PRVI HRVATSKI ONLINE AUTOMOTO DVOTJEDNIK

POTPUNO BESPLATNO

BROJ 20 • 12. VELJAČE 2013.
ISSN 1848-5820

autoIQ magazin



PLUS

CITROËN C-ELYSÉE

CIJENOM PRIVLAČNA I VRLO PRAKTIČNA LIMUZINA



TEST

MITSUBISHI OUTLANDER



TEST

RENAULT MEGANE GT COUPE



SNOVI NA NJEMAČKI NAČIN

NJEMAČKA KRIJE PRAVO BOGATSTVO MALIH, A EGZOTIČNIH PROIZVOĐAČA AUTOMOBILA

aut IQ magazin

U ZNAKU FERDINANDA BUDICKOG...

Veljaču ne volimo iz više razloga, a navest ćemo samo promjenjivo vrijeme kao jedan od nama najgorih. Jedan trenutak imate prekrasan dan obasjan sunčevim zrakama, a baš kad za sutra dogovorite fotografiranje automobila, tada padne snijeg ili kiša onako iritantno razmišlja hoće li padati ili ne. Još gore, imate na testu jedan od najbržih serijskih automobila s prednjim pogonom i zbog poledice morate voziti, kako se ono kaže, 'kao baba' da ne završite u obližnjem jarku. To su nam bile velike brige zadnjih nekoliko dana. I, naravno, stvoriti jednako kvalitetan sadržaj kao i u prošlom izdanju AutoIQ magazina, ako ne i bolji. Pa krenimo redom. Počinjemo testovima novih automobila na tržištu, a prezentiramo pristupačnu Citroënovu limuzinu C-Elysée i prvi u Hrvatskoj vozimo potpuno novi Outlander. Tu su još i Megane GT Coupe, od milja nazvan 'baby R.S.' te Ford Fiesta. Od ostalog sadržaja izdvojili bismo priču o Muzeju automobila 'Ferdinand Budicki' koji je privukao više od 10.000 posjetitelja u zagrebačkoj 'Noći muzeja', mnoga predstavljanja, veliki članak o malim, a poznatim njemačkim proizvođačima automobila, pa sve do izvještaja sa švedskog relija i ERC-a. Uživajte!

“Počinjemo testovima novih automobila na tržištu, a prezentiramo pristupačnu Citroënovu limuzinu C-Elysée i prvi u Hrvatskoj vozimo potpuno novi Outlander”

Vaš AutoIQ tim.

Impressum

ISSN 1848-5820

GLAVNI UREDNIK
Darijan Kosić
IZVRŠNI UREDNIK
Igor Medved
DIZAJN I PRIJELOM
atlantis
NOVINARI
Bernard Beneš
Daniel Bevandić
Nikola Jurković
VANJSKI SURADNICI
Marko Pecotić
Donald Debeljak
Dino Milić-Jakovlić
Mato Pavličević
Sead Hamzić
FOTOGRAFI
Zlatko Marojević
DIREKTOR MARKETINGA
Željka Košpić-Osojnik
TEHNIČKA PODRŠKA
Matija Aurer
IZDAVAČ
Nagual Zagreb
Prve Poljanice 7/II
10040 Zagreb

AUTOIQ MEDIJSKI POKRIVA
















TVRTKE PARTNERI AutoIQ MAGAZINA:

Fototeh d.o.o.
Karlovačka 4J, Lanište,
10 000 Zagreb
www.fototeh.hr



PORSCHE INTER AUTO d.o.o
Rijeka
HR-51000 Rijeka
Škurinjska cesta 2/B



TRCZ Rijeka
Osiječka 39, Škurinje
51000 Rijeka
www.trcz.hr

T R C Z
automobili

PISMA ČITATELJA

Šaljite nam svoje komentare, prijedloge, kritike i pitanja na mail redakcija@autoiq.hr, preko dostupne kontakt forme ili poštom na adresu: Nagual Zagreb, Prve Poljanice 7/II, 10 040 Zagreb. U svakom broju izdvajamo pismo broja koje će biti nagrađeno!

PISMO BROJA

Pozdrav redakciji AutoIQ-a! Ja neću biti jedan od onih koji će reći - imate li možda slobodnog mjesta za test vozača - nego želim samo pohvaliti vaš trud i rad. Uvijek iznova se iznenadim kod svakog novog broja. Kvaliteta je tu i radite jako dobar posao. Mjesta za napredak ima, ali samo nastavite stvarati ovakav besplatan sadržaj za raju. Još jednom pozdravljam čitavu redakciju i iščekujem novi broj. P.S. Javite ako trebate test vozača ☺

Miroslav

AUTOIQ: ***Poštovani Miroslave, hvala ti na javljanju! Drago nam je što ti se naš časopis sviđa i upravo radimo da stvorimo zanimljiv sadržaj bez ikakvih opterećenja našim čitateljima. Ovakvi komentari nas samo još više motiviraju. Na danu adresu ti šaljemo maleno iznenađenje!***

Poštovani... Gdje se može skinuti vaša aplikacija. Naime, na Google Play vas nisam uspio naći. Zahvaljujem unaprijed. Lijep pozdrav.

A.S.

Čestitam na prekrasnom i kvalitetnom auto magazinu! U moru sivila i mediokriteta uspjeli ste se uzdići iznad svih. Svaki broj je zaista malo remek djelo, a opet informativan i aktualan.

Mirko Š.

Za iPad/iPhone korisnike!
Potražite interaktivni sadržaj u obliku animiranih galerija, video priloga i velikih fotografija dostupnih na klik. Trudimo se održati težinu magazina na razini od oko 100 MB ili manje, stoga će većina interaktivnog sadržaja biti dostupna pri online čitanju magazina.

Legenda



INTERAKTIVNI SADRŽAJ ZA PC PLATFORMU



UVEĆANA FOTOGRAFIJA

INTERAKTIVNI SADRŽAJ NA iOS UREĐAJIMA



FOTOGALERIJA

Pratili ste dosadašnje brojeve AutoIQ magazina, javite nam svoje impresije, kritike ili sugestije! Postanite fan AutoIQ magazina na našoj Facebook i Twitter stranici ili nas kontaktirajte preko kontakt forme dostupne na AutoIQ portalu.

Uključite se u sadržaj AutoIQ magazina!
Ovim putem pozivamo sve naše čitatelje da nam pošalju svoje zanimljive priče, skrivene i restaurirane automobile, putopise i tematske fotografije, što ćemo vrlo rado podijeliti s ostatkom svijeta u budućim brojevima AutoIQ magazina..



Like us on Facebook



View our videos on You Tube



Sign up for Twitter to follow AutoIQ magazina



At the heart of the image





JA SAM NIKON D5200. Ja sam tvoje kreativno oko. Sa zakretnim LCD zaslonom, punom HD razlučivosti i bežičnim povezivanjem sa pametnim telefonima i tabletima. Za vrhunsku kvalitetu fotografija zaslužan je 24 MP CMOS senzor, raspon ISO osjetljivosti do 64000 i 39 točaka polja fokusa. Ja sam pretvarač vaše stvaralačke mašte u sliku. Nikon.com.hr

JA SAM WWWI-FI

Nikon 1 J1



Rezolucija: 10.1 Megapiksela, CMOS sensor, CX format; **Zaslon:** TFT LCD dijagonale 3 inča (7,5 cm); **ISO osjetljivost:** 100-6.400; **Film:** 1080p Full HD video; **Baterija:** Li-ion EN-EL20 sa punjačem MH-27; **Tip kartice:** SD/ SDHC/ SDXC; **Dimenzije:** 106 × 61 x 29,8 mm; **Težina:** Približno 234 g (samo kućište fotoaparata)



Dostupne boje:



NIKON 1 J1 KIT + 10-30mm f/3.5-5.6VR......**3,499.00 kn**
NIKON 1 J1 KIT + 10mm f/2.8....................**3,699.00 kn**
NIKON 1 J1 KIT + 10-30mm f/3.5-5.6VR + 30-110mm f/3.8-5.6VR....**4,599.00 kn**

COOLPIX S9300

3D fotografiranje



Rezolucija: 16 MegaPiksela, CMOS senzor; **Objektiv:** 18x optički zoom (25-450 mm); **Zaslon:** TFT LCD dijagonale 3 inča (7,5 cm); **Osjetljivost:** Auto i Manualno (ISO 125-3.200); **Film:** 1.080p full HD video zapis; **Baterija:** Li-ion En-EL12; **Tip kartice:** SD/ SDHC/ SDXC; **Dimenzije:** 108,7 x 62,3 x 30,6 mm; **Težina:** 215g sa baterijom i mem. karticom

Dostupne boje:

1.999 kn

COOLPIX P510

42x optički zoom (24-1000 mm)



Rezolucija: 16,1 MegaPiksela, CMOS senzor; **Objektiv:** 42x optički zoom (24-1000 mm); **Zaslon:** TFT LCD dijagonale 3 inča (7,5 cm); **Osjetljivost:** Auto i Manualno (ISO 100-12.800); **Film:** 1.080p full HD video zapis; **Baterija:** Li-ion En-EL5; **Tip kartice:** SD/ SDHC/ SDXC; **Dimenzije:** 119,8 x 82,9 x 102,2 mm; **Težina:** 555g sa baterijom i mem. karticom

Dostupne boje:

2.999 kn

FOTOTEH GRUPA **Fototeh GRUPA d.o.o., Karlovačka 4J, Tel: 01/6196-609**


ORYX
CENTAR ZA
SIGURNU VOŽNJU
ZG 4186-EP
auto IQ
magazin

SAMO DIO REDAKCIJE AUTOIQ MAGAZINA I DVA R.S. MODELA, SVE NA ORYX-OVOM POLIGONU U MIČEVCU. DAN JE BRZO PROŠAO...

FOTOGRAFIJA BROJA



BROJ 20

Sadržaj

12. VELJAČE 2013.















36 RENAULT MEGANE GT COUPE


28 CITROËN C-ELYSÉE


48 MITSUBISHI OUTLANDER


96


102



CHICAGO AUTO SHOW 2013

PREDSTAVA U CHICAGU TE



Od subote za javnost su otvorena vrata ovogodišnjeg izdanja Chicago Auto Showa...

SAJAM automobila u Chicagu nikad nije bio bogatiji od detroitskog, pa tako nije ni ove godine. Radi se o predstavi koja uglavnom obilježava svjetske premijere modela za sjeverno-američko tržište, a u mnogo manjoj mjeri za ostatak svijeta, pogotovo za Europu. Ipak, ovdje donosimo nekoliko primjeraka koji zaslužuju biti primijećeni, bez obzira što možda većina nikada neće ugledati tlo Starog kontinenta.



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY



DODGE DART BY MOPAR



FORD FIESTA ST RACING



FORD SHELBY GT500 CONVERTIBLE

PEUGEOT DOBIO CERTIFIKAT GREEN MARK

Peugeot Hrvatska postao je ponosni vlasnik certifikata za petogodišnje korištenje i isticanje oznake GREEN MARK, koji vrijedi od 2013. do 2018. godine, a kojeg mu je izdao Savez za energetiku Zagreba. Green Mark-Sign of Excellence obilježje je održive ili 'zelene' usluge, proizvoda ili tehnologije radi stvaranja dodane vrijednosti, promicanja, povećanja konkurentnosti i tržišnog plasmana istih. U skladu sa svojom strategijom brige za okoliš, Peugeot je prvi na svijetu lansirao na tržište vozila s tehnologijom hibridnog dizela.



K SE ZAHUKTAVA



KIA CROSS GT CONCEPT



TURBO CHEVROLET CAMARO COUPE





NISSAN JUKE NISMO





NISSAN 370Z REDIZAJN

autoIQ magazin VOZNI PARK

Kroz našu redakciju u zadnja dva tjedna prošli su Renault Clio, Fiat 500L, Renault Megane RS, Citroën C-Elysée i Citroën C3 Picasso.











SPECIJALNI MODEL U 3.500 PRIMJERAKA



VOLKSWAGEN BEETLE GSR

Na sajmu automobila u Chicagu Volkswagen je otkrio specijalnu izvedbu Bube GSR, limitiranu na 3.500 primjeraka...



Radi se o oživljavanju čuvenog primjerka iz sedamdesetih godina prošlog stoljeća, koji je u najnovijoj generaciji Bube stigao s osvježenim 2.0-litarskim turbo motorom s 210 konja. Snaga se prenosi na kotače preko ručnog ili automatskog DSG mjenjača, a isti pogonski sklop naći će se budućoj Bubi Turbo, modelske oznake 2013. Izvana, ne možete ne primijetiti karakteristične crne detalje na žutoj karoseriji, zbog čega je original prozvan 'žuto-crni trkač, a istu filozofiju nastavlja i ova reinkarnacija. Svega 3.500 primjeraka bit će izrađeno i ponuđeno tržištu, a očekuje se da će više od polovice kupiti samo Amerikanci.

CITROËN TECHNOSPACE





Početak novog razdoblja za Citroën

S modelima Xsara Picasso, C4 Picasso, Grand C4 Picasso i C3 Picasso, francuski proizvođač je ostvario uspješnu priču te se afirmirao kao lider u segmentu kompaktnih monovolumena. Marka je prodala gotovo 3 milijuna vozila, koja nose taj potpis, od 1999. godine. Danas Francuzi idu korak dalje u toj dinamici i otkrivaju novu dizajnersku filozofiju CITROËN TECHNOSPACE, kojim navještavaju budući kompaktni monovolumenm koji će lansirati u drugoj polovici 2013. godine. Radi se o novome C4 Picassu.



CITROËN TECHNOSPACE Nova dizajnerska filozofija koja će prvo izbaciti novi C4 Picasso

RENAULT FLUENCE

Redizajnirana limuzina dostupna u prodaji

Tri godine nakon lansiranja originala, Renault predstavlja novi Renault Fluence na hrvatskom tržištu, automobil koji će učvrstiti Renaultov položaj u tom segmentu. Prinova u Renaultovoj obitelji prvi je javni nastup imala na istanbulskom sajmu automobila u studenom 2012. godine. Fluenceove prepoznatljive linije sada su modernije, još fluidnije i dinamičnije. Redizajnirani model zadržao je prethodnikovu udobnost i prostranu unutrašnjost, no naglasak stavlja na tehnologiju i kakvoću završne obrade. Proizvodi se u tvornici Oyak-Renault u Bursi, u Turskoj. U prodaji ga već možete pronaći po akcijskim cijenama, za ulazni benzinski model Authentique od 106.000 kn s 1.6 16V motorom, odnosno od 118.500 kn za Authentique dCi 90.





Osvježenja za Volkswagenov pickup

Amarok ulazi u 2013. sa snažnijim početnim motorom. Prethodni 2.0 TDI sa 122 KS bit će zamijenjen snažnijom verzijom. Novi početni TDI motorom time razvija snagu od 140 konja čime se poboljšavaju performanse uz istovremeno jednako nisku potrošnju goriva. U ponudu je također uvrštena brojna dodatna oprema, a vrijedi izdvojiti mogućnost naručivanja kamere za vožnju unatrag, RNS 510 navigacijski sustav i opciju grijanja u mirovanju.

OPEL CORSA



Naznake nove generacije ili redizajn?

Na Internet su procurile fotografije Corse s licem inspiriranim novim Adamom. Budući da smo ne tako davno čuli kako će nova generacija Corse stići u stilu Adama, postoji velika mogućnost da je upravo ovo jedno od ponuđenih rješenja za izgled nove Corse. Ipak bismo prije rekli da će ovako, možda, izgledati redizajnirani model nego potpuno nova generacija. Ali tko zna...





STIGLA PRVA TRKAĆA IZVEDBA

Prva trkaća GT4 izvedba Toyote GT86, sprema se za testiranje koje je planirano za kraj veljače, odmah nakon dovršetka šasije koju prerađuje pionir inženjeringa motorsporta GPRA.Novi automobil pokreće 2.0-litarski turbo motor s izravnim ubrizgavanjem, četverocilindrični boxer naravno koji je razvijen u suradnji s Nicholson McLaren Engines. GPRM Toyota GT86 smatra se cjenovno prihvatljivim trkaćim bolidom za utrke izdržljivosti. Tvrtka je krenula sa projektom GT4 odmah nakon Britcar24, u rujnu prošle godine, gdje je tada nova sportska Toyota imala uspješan debi u utrci.



BMW SERIJA 3 GT

NIKAD VEĆA TROJKA

BMW je prije premijere u Ženevi skinuo veo s novog GT modela...

Brojkama moramo vjerovati, a one kažu sljedeće: serija 3 GT je 200 mm duža i 81 mm viša od Touring modela, dok je osovinski razmak povećan za 110 mm. Sve to znači da Nijemci ovoga puta misle ozbiljno. Po stranim forumima može se čuti kako je ovo nepotrebni karoserijski oblik, jednostavno 'štancanje' modela radi popunjavanja kvote, no iz BMW-a se pravdaju da je ovo nikad potpuniji GT model. Stoga su i estetske promjene vanjštine detaljnije, no i dalje znate da se radi o seriji 3. Ponuda motora je bogata sastoji se od pet opcija, ima mnogo razina opreme, a tu je i M Sport paket s još agresivnijim doradama na karoseriji i sportski podešenim ovjesom. Svjetla reflektora bit će na novoj seriji 3 u Ženevi.









KAO I KOD SERIJE 5 GT, najveće promjene mogu se pronaći na stražnjici automobila, gdje je serija 3 postala veliki kompakt

SSANGYONG RODIUS

Novi pokušaj

Prva generacija se nije proslavila. U Top Gearu su izjavili kako je najružniji automobil na svijetu. Korejci od tada ne mogu mirno spavati i rade na nasljedniku, a sada možete vidjeti prve fotografije nove generacije Rodiusa, koji je na domaćem tržištu dostupan kao Korando Turismo. Prema prvim informacijama, ovaj masivni monovolumen može prevesti čak 11 osoba, a izgledom stoji mnogi bolje od starijeg brata. Radi se o 5.130 mm dugačkom, širokom 1.915 mm te 1.815 mm visokom automobilu o kojem ćemo znati više nakon europske premijere u Ženevi.



CITRÖEN

U veljači igram s najboljima



Citroën kao ponosni sponzor KHL Medveščak, u veljači igra s najboljima te lansira novi Citroën C3 Picasso Medveščak 2 s trećom godinom produženog jamstva EssentialDrive gratis. Specijalna serija Medveščak 2 odnosi se još na Citroën C3, C3 Picasso, C4, C4 Picasso i Grand C4 Picasso koji su također u ponudi s trećom godinom produženog jamstva EssentialDrive gratis.

TOYOTA AURIS

Novi Auris stigao u Toyota centre



U ponedjeljak 11. veljače započela je prodaja nove generacije Toyotinog Aurisa. Od samog početka prodaje dostupan je i hibridni model, a ulazni Auris Active za 116.600 kn donosi automatski klima uređaj, audio kontrole na upravljaču, sustav stabilnosti i proklizavanja, 7 zračnih jastuka i mnoštvo drugih važnih elemenata. Bezbrižnost posjedovanja novog Aurisa osigurava se jamstvom od pet godina, bez ograničenja kilometara.

OPEL ADAM

Stvoren za međunarodne reli utrke



Opel se u studenom 2012. vratio automobilističkom sportu varijantom ADAM Cup. Na ženevskom sajmu automobila ova marka sada predstavlja još jednu zvijezdu u svojoj ponudi: novu konceptnu studiju nedavno predstavljenog trendovskog automobila konstruiranog prema FIA-inim R2 specifikacijama. Finalna faza razvoja i homologacija planirane su tijekom 2013. godine. Adam R2 predstavlja još jedan korak za Opel novoj automobilističkoj strategiji Nijemaca – ponudu vrhunskog vozila za međunarodne kupce zainteresirane za vožnju relija, koji žele mogućnost sudjelovanja na svim nacionalnim prvenstvima u Europi.





VOLVO OCEAN RACE

Putevi vode u rodni grad volva

Švedski grad Göteborg, rodni grad Volvo Car korporacije, bit će posljednje odredište dvanaestog izdanja Volvo Ocean Race regate koja će se održati 2014. i 2015. godine, a bit će i usputna postaja trinaestog izdanja utrke. Göteborg je drugi po veličini grad u Švedskoj i najveća skandinavska luka te posjeduje repuciju uspješnog organiziranja velikih sportskih događanja. Göteborg će po treći put ugostiti Volvo Ocean Race te po drugi put biti finalno odredište ove slavne pomorske utrke.

VOLVO OCEAN RACE 2014 - 2015 GOTHENBURG

PEUGEOT ONYX

'Louis Vuitton Classic Concept' nagrada





Od 2005. godine, žiri sastavljen od automobilskih profesionalaca dodjeljuje dvije nagrade godišnje: Louis Vuitton Concours Award i Louis Vuitton Classic Concept Award. Nagrada 'Louis Vuitton Classic Concept Award' dodjeljuje se najboljim i najinovativnijim vozilima i konceptnim automobilima. Peugeot Onyx, predstavljen na sajmu automobila u Parizu prošle godine, više je puta nagrađivan do sada. Autoweek mu je dodijelio nagradu Best Concept, a RTL i Auto Plus dodijelili su mu nagradu za najbolji konceptni automobil Mondiala 2012.

TOP 3 TJEDNA



1. MAZDA6

Padao je snijeg, ali ništa nije pokvarilo odlično raspoloženje na obilježavanju početka prodaje nove Mazde6 na hrvatskom tržištu.





2. SUBARU FORESTER

Još jedan odličan novi automobil koji je stigao na naše tržište.





3. RS DRUŽBA NA MIĆEVCU

Uzeli smo dva RS modela - Meganea i Twinga pa dan odlučili provesti na Oryxovom poligonu u Mićevcu. Odlična zabava...



Ferdin duh oživio

Projekt Valentina Valjka – prvi hrvatski Muzej automobila 'Ferdinand Budicki' pretpremijerno je otvorio svoja vrata u zagrebačkoj 'Noći muzeja'...



Fotografije: VALENTINO VALJAK

među oldtimerima


Napisala:
DOLORES HRŽENJAK

NI U NAJOPTIMISTIČNIJIM SNOVIMA Valentino Valjak nije mogao predvidjeti da će se njegov projekt – osnivanje prvog hrvatskog Muzeja automobila 'Ferdinand Budicki', nazvanog po prvom vozaču na našim prostorima, legendarnom Ferdi , koji je 1901. godine zaprašio zagrebačkim ulicama, pretvoriti u pravi društveni fenomen. A baš se to dogodilo, s oduševljenjem nam priča ovaj vizionar i zaljubljenik u starodobna vozila, predsjednik Citroën Cluba Croatia i autor jedinstvene monografije 'Bešte ljudi, ide auto!', kroz koju je dao presjek začetka povijesti automobilizma na ovim prostorima.



VALENTINO VALJAK Idejni začetnik i osnivač Muzeja automobila 'Ferdinand Budicki'



O ČEMU SE RADI Pa iako je cijelu priču oko osnivanja Muzeja automobila digao svojom upornošću i entuzijazmom na višu razinu, dobio je i pokroviteljstvo Predsjednika Republike Ive Josipovića, Grad Zagreb mu je ustupio napuštenu halu tvornice 'Pluto' na zagrebačkoj Zavrtnici, u ulici Ljudevita Posavskog 48, tek je ova pretpremijera u 'Noći muzeja' pokazala koliko jedan takav prostor nedostaje Hrvatskoj. Rijeke ljudi pohrlile su, u još nedovršenih 1.500 kvadrata hale na Zavrtnici, pokazati da je totalno nedopustivo da Zagreb i Hrvatska budu rijedak primjer metropole i države koja u svojim kulturološkim kartama nema zabilježen nacionalni muzej automobila. Kao da su jedva dočekali da se prošetaju među pedesetak izloženih starodobnih automobila i motocikala, da ih dotaknu, odmjere, sjednu u neki od njih, popričaju s vlasnicima i osjete dah prošlosti, da se stope s duhom Ferdinanda Budickog.

A FERDO, ta legendarna figura 'oca automobilizma u Hrvatskoj', kao da je kroz ovaj projekt Valentina Valjka, koji je Muzej automobila s pravom nazvao njegovim imenom, dobio još jednu priliku da se uzdigne i vine na mjesto u povijesti koje mu i pripada, kako bi opet promijenio sliku grada Zagreba. Upravo kako je to učinio prije 112 godina kad je svojim Opelom tadašnji Zagreb, grad na rubu Austro-Ugarskog carstva, upisao u prometnu kartu Europe. I to mu nitko ne može oduzeti. A pravi je apsurd da se danas o Ferdinandu Budickom, popularnom Zagrepčancu, osnivaču HAK-a, Zagrebačkog Velesajma i Hrvatskog sportskog saveza, vlasniku prvog salona automobila na uglu Gundulićeve i Ilice, prvom vozaču i vlasniku vozačke dozvole br.1, učesniku prve automobilističke utrke odr-



RIJEKE LJUDI POHRLILE SU, U JOŠ NEDOVRŠENIH 1.500 KVADRATA HALE NA ZAVRTNICI, POKAZATI DA JE TOTALNO NEDOPUSTIVO DA ZAGREB I HRVATSKA BUDU RIJEDAK PRIMJER METROPOLE I DRŽAVE KOJA U SVOJIM KULTUROLOŠKIM KARTAMA NEMA ZABILJEŽEN NACIONALNI MUZEJ AUTOMOBILA



PROSTOR muzeja preplavilo je 10.000 posjetitelja, koji su željeli dotaknuti svaki od pedesetak izloženih oldtimera, sjesti u njih, popričati s vlasnicima...

BRZI VINKO

Oldtimer autobus 'Brzi Vinko' bio je pravi četverokotačni kuriozitet koji su, posjetiteljima Muzeja automobila, organizatori ponudili kao prijevoz iz grada do Zavrtnice. Bus marke TAM 3000 iz 1968., restauriran je u izletnički autobus, na duhovit je način spojio ljubav prema brzini i dobroj kapljici. Predviđen za zabavu i obilazak vinskih cesta te promociju eko turizma u požeškom kraju, 'Brzi Vinko' u svojoj unutrašnjosti krije peć na drva, na kojoj su izletnici kušali kuhano vino, dok je dim veselo izlazio kroz dimnjak privlačeći pažnju gdje god se pojavio. U zadnjem dijelu busa kutna je garnitura koja je u trenu 'Brzog Vinka' pretvarala u spavaonicu. Svoje ime duguje brzini od 80 km/h i vinu. Odslužio je i vojni staž u 123. požeškoj brigadi moto satniji, a vojsci ga je s 20 motora poklonio Vilko Sever. Nakon rata završava u moto klubu 'Sokol' za prijevoz motora, a potom trune u nekom voćnjaku, dok ga nisu spasili članovi Udruge za očuvanje starih automobila i motocikala 'Pleternica' i udahnjuju mu novi život.



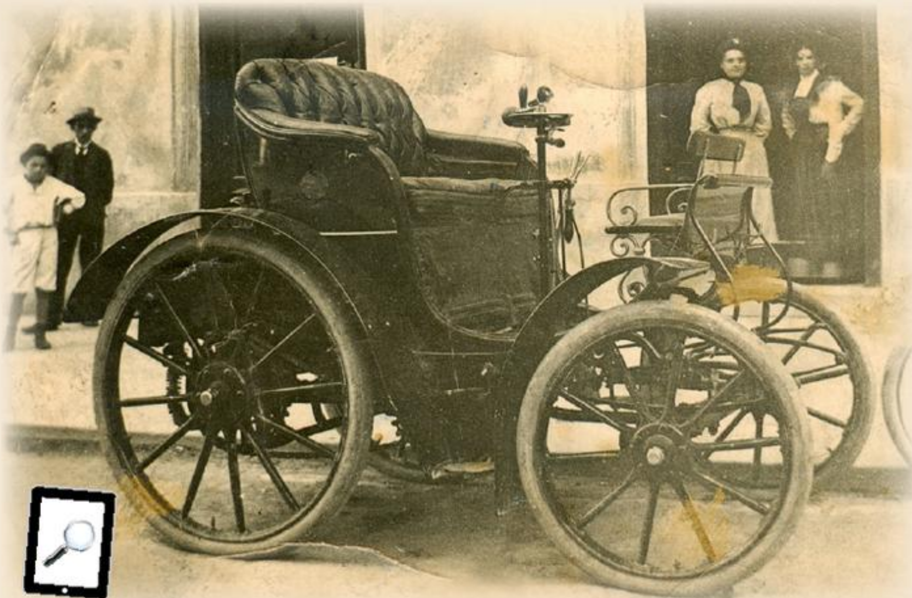


FERDINAND BUDICKI 'Otac automobilizma' u Hrvatskoj, prvi je 1901. projurio ulicama Zagreba u svojem automobilu

žane prije više od 100 godina, danas vrlo malo zna. Ni grob mu nije sačuvan, a kamoli podignut spomenik.

VALENTINO VALJAK i grupa entuzijasta oko njega tu su povijesnu nepravdu Muzejom automobila Ferdinand Budicki uspjeli djelomice ispraviti. Ono što je Ferdo započeo mi nastavljamo u najboljoj maniri, kazuje nam Valentino, s Muzejom smo postavili platformu koja povezuje cjelokupnu hrvatsku scenu starodobnih vozila, kojih je po podacima MUP-a čak 6.000, što automobila, što motocikala, bicikala itd. te otvara vlasnicima tih

vrijednih eksponata prostor za druženje u kojemu će svoju strast i ljubav podijeliti s brojnom publikom. Iako se pravo službeno otvorenje Muzeja automobila 'Ferdinand Budicki' očekuje u lipnju ove godine, nakon što se hala 'Pluta' iz roh bau stanja premetne u uređeni prostor, već je i sama pretpremijera u Noći muzeja najavila kakve nas limene poslastice ubuduće očekuju u tom prostoru. Spomenimo samo Ford T iz 1922. – najstariji automobil u Hrvatskoj u voznome stanju, Nash Standard Six iz 1928., Velorex Oskar iz 1956., Citroen DS iz 1961. jedinstveni 'avion na cesti' Messerschmith iz 1966. te brojni vrijedni oldtimeri kao što su Triumph Spitfire, Porsche 911, Volkswagen Karmann Ghia, Kombi T1, Citroen 2CV, Bube raznih godišta, Peugeot 404, DKW roadster F-12, Opel Olympia Cabrio, Fiat 1100, Talbot Matra Murena, Formula 3 Renault, razni tipovi motocikala kao Tomos, Vespa, motori iz nekadašnje Tvornice motora Zagreb (TMZ), BMW s prikolicom Steib, JAP B4, Puch 200 i brojni drugi modeli.



AUTOMOBIL Ferdinanda Budickog



PRVI AUTO SALON Ferdinanda Budickog na uglu Gundulićeve i Ilice u Zagrebu

ALI OVO NEĆE BITI STATIČNI IZLOŽBENI PROSTOR, napominje Valentino Valjak, on će se stalno mijenjati, bit će to multimedijalni prostor, koji će živjeti povijest. Održavat će se razne izložbe i ostalih antikviteta iz doba prvog automobila u Hrvatskoj, izložbe fotografija, brojna predavanja, pressice, prezentacije novih modela automobila, prikazivati filmovi, modne revije, koncerti, održavati žive restauracije raznih vozila. Prostor je to i za kolekcionare maketa oldtimera, za ekološke performanse i slično. U pripremi je i dokumentarni film o povijesti automobilizma, koji će se, vjerujemo, uskoro prikazivati u prostoru Muzeja na zagrebačkoj Zavrtnici. Jedno je sigurno, Muzej automobila 'Ferdinand Budicki' nova je adresa svih zaljubljenika u automobilizam, mjesto je to gdje ćemo se susresti s poviješću na najbolji mogući način. Mjesto je to koje bi se svidjelo i našem legendarnom prvom vozaču - Ferdi.



MUZEJ AUTOMOBILA 'FERDINAND BUDICKI' svoju je pretpremijeru imao u Noći muzeja, a službeno će se otvoriti nakon preuređenja u lipnju

PRODOTTO IN

Sjetimo li se malih, neovisnih proizvođača sportskih automobila, ljudi koji su u metalu ili plastici pokušali uobličiti svoje snove, najčešće će nam na pamet pasti male talijanske ili britanske manufakture. No i Njemačka ima svoju povijest, kao i sadašnjost, maloserijskih lovaca na snove, kojih se prisjećamo...



Napisao:



DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ

PRIČA o njemačkim proizvođačima automobila na prvi pogled izgleda dosta sterilno. Još od davnih dana ondje vladaju velike korporacije i kolektivni inženjering, s razmjerno malo pravih, ljudskih priča kakvih znamo na desetke o protagonistima talijanske ili britanske automobilske industrije. Pa ipak, pored tih velikih tvornica u Njemačkoj su, posebice u novije vrijeme, procvjetali i mali, neovisni proizvođači, koji su se hrabro okušali na surovom tržištu sportskih automobila. Kao nacionalna specifičnost razvile su se tunerske kuće, specijalizirane za modificiranje i doradu cestovnih automobila drugih proizvođača. Njih u ovom izboru namjerno preskačemo, iako mnoge imaju pravni status samostalnih proizvođača. Tako da o legendarnim imenima kao što su Ruf, Alpina, Brabus, AMG, Arden, Koenig, Hartge, Gemballa nekom drugom prilikom, danas se koncentriramo na one koji su barem u nekom trenutku pokušali probiti se nekim samosvojnim projektom. Predratno smo doba zanemarili, kao i niz regularnih proizvođača, pogotovo mikroautomobila, koji su propali najkasnije do kraja šezdesetih. Ne nabrajamo sve, dakako, ali evo nekih koji zaslužuju da ih se prisjetimo. ■

GERMANIA

A ŠTO VAS ASOCIRA NA NJEMAČKU?

VERITAS





Bilo je vrlo optimistično u njemačkoj netom po završetku rata pokrenuti manufakturu sportskih automobila, no BMW-ovi tehničari Ernst Loof i Lorenz Dietrich su u suradnji s Georgom Meierom iz Auto Uniona učinili upravo to. Isprva su modificirali preživjele primjerke BMW-a 328, kasnije radili s vlastitim motorima ili na bazi Panharda. Loof je na kraju ostao sam i proizvodio automobile u maloj radionici ispod glavne tribine na Nürburgringu, da bi se 1953. vratio u BMW. Veritas je proizveo samo 78 automobila, što cestovnih što trkaćih, ali ga moramo smatrati najznačajnijom tvrtkom za poslijeratnu obnovu utrka u Njemačkoj. Danas su njihovi automobili jako cijenjeni, pa ne čudi što je prije nekoliko godina slavno ime obnovljeno. Veritas RS III Roadster jedan je od vizualno najdramatičnijih superautomobila današnjice, a, prikladno, zasnovan je na BMW-ovoj mehanici. Prije tri godine počela je proizvodnja, a koliko je od najavljenih 30 primjeraka uistinu i napravljeno, nije poznato.







ROMETSCH

U čitavom su svijetu postojali karoseristi specijalizirani za preradu Volkswagenove Bube, pa je logično da ih nije nedostajalo ni u domovini tog automobila. Najpoznatiji je svakako berlinski Rometsch, koji je pedesetih i početkom šezdesetih napravio dvjestotinjak primjeraka elegantnih sportskih automobila Beeskow (pomalo nalik na Porscheove uratke) i amerikaniziranog modela Lawrence. Rometsch je postojao od 1924., a i nakon kraja proizvodnje automobila dugo se, pa čak i u 21. stoljeće, bavili su se komercijalnim vozilima.

MELKUS



Heinz Melkus je bio istočnonjemački Enzo Ferrari. Bivši trkač, usred rigidnog, komunističkog DDR-a prvo je 1959. otpočeo proizvodnju bolida formule junior, a deset godina kasnije i najnevjerojatnijeg sportskog automobila čitavog Varšavskog pakta. Melkus RS1000 imao je karoseriju od stakloplastike, vrata na podizanje u stilu leptirovih krila i središnje smješten ojačan Wartburgov dvotaktni motor. Do 1986. proizveden je ukupno 101 primjerak, a sin Peter je 2009. pokrenuo proizvodnju osuvremenjenog, modernog Melkusa RS2000. Nažalost, Melkus je lani proglasio stečaj i neizvjesno je hoće li i u kojem obliku nastaviti s radom.



THURNER



Thurner RS bio je ostvarenje snova prodavača osiguranja Rudolfa Thurnera. On je planirao na bazi NSU-a TT napraviti nešto nalik onome što je u Francuskoj tvrtka Alpine radila s Renaultima. Od 1969. do 1974. proizveo je ukupno 121 primjerak, što cestovnih modela sa 65 KS, što trkaćih sa čak 135 KS. Nažalost, ovi su sjajni automobili ostali gotovo nepoznati izvan matične države, iako dizajnom, kvalitetom izrade i voznim svojstvima nisu zaostajali za Alpine-Renaultima ili Abarthima.



COLANI

Gotovo da nema upotrebnog predmeta, kućanskog aparata ili sredstva za transport na koje Luigi Colani nekada nije položio šapu. Ovaj njemački industrijski dizajner iz Švicarske, kurdsko-poljskog porijekla (ne pitajte...) možda je najpoznatiji po nevjerojatnim studijama kamiona budućnosti, no njegovi automobilski koncepti ne zaostaju po ekstravaganciji. Na popisu proizvođača našao se zbog serije kit automobila koju je proizveo šezdesetih, on će vam reći da ih je bilo 1700, meni se realnijim čini 17...





TRESER

U legende je Walter Treser ponajviše ušao kao čovjek koji je vodio reli projekt Audija i pokoravanje svijeta modelom quattro. Ako ste zagriženi fan Opel Calibre možda znate da je Treser stajao i iza tog projekta. Između njih, osamdesetih, imao je vlastitu firmu koja je prvo prerađivala Audi quattro u kabriolet, a kasnije napravila i 24 komada coupe-kabrioleta TR1, koji i danas ima kultne sljedbenike i aktivni klub ljubitelja u Njemačkoj.

ZENDER

Osamdesetih je Zender bio možda i najčuveniji njemački proizvođač dodataka za ono što danas uljudno nazivamo optičkim tuningom. No nerijetko su znali iznenaditi i nekim konceptnim automobilom, koji je nagovještao prelazak u ligu pravih proizvođača automobila. Niti jedan više od modela FACT4 iz 1989., pogonjenog središnje smještenim Audijevim V8 motorom. Publicitet je bio sjajan, čak je i Hot Wheels napravio model, no nisu nađene financije za razvoj produkcijskog modela.

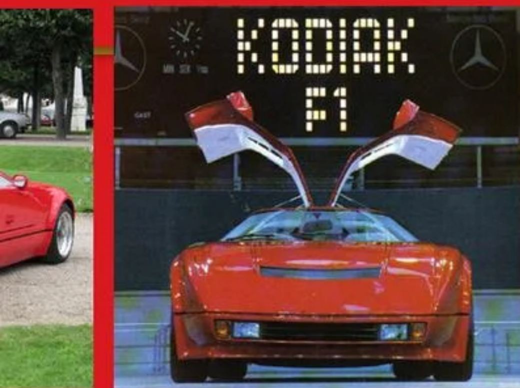


ISDERA

Najmističniji i samim tim nekako najprivlačniji njemački proizvođač superautomobila. Isdera je na tom tržištu od početka osamdesetih, a gazda Eberhard Schulz još od kraja šezdesetih. Usko su povezani s Mercedesom, a modeli Imperator osamdesetih i Commendatore desetljeće potom vječni su favoriti igraćih karata na automobile i računalnih simulatora vožnje. U zadnjih dvadesetak godina malo se zna o njima, ali tvrtka i dalje radi, navodno naprave jedan do dva automobila godišnje, no ne reklamiraju se pretjerano.







KODIAK

Poput Isdere, jedan od projekata superautomobila po uzoru na Mercedes-Benz C111, Kodiak F1 je predstavljen 1983., a u maloj seriji rađen do 1985. Imao je klasična vrata u obliku galebovih krila i mogao se dobiti s Chevroletovim ili Mercedesovim motorom. Osamdesetih je nakratko stekao publicitet u Jugoslaviji, kada je otkriveno da iza projekta i tvrtke Speed & Sport GmbH zapravo stoji stanoviti Mladen Mitrović.

DAUER

Kada je početkom devedesetih došao kraj utrkama Grupe C, nekoliko je firmi pokušalo konverziju Porschea 962 u ultimativni cestovni superautomobil. Najpoznatiju je inačicu napravila tvrtka bivšeg trkača Jochena Dauera, a njom se Porsche poslužio u izigravanju pravila, te je Dauer-Porsche mogao biti homologiran za utrku 24 sata Le Mansa, koju je i osvojio 1994., kao trkaća inačica 'cestovnog' automobila. Kasnije je Dauer kupio ostatke talijanskog Bugattija i sklopio određeni broj primjeraka modela EB110 SS pod vlastitim imenom.





ARTEGA



Artega je prvi prototip predstavila 2006., a s proizvodnjom modela GT krenula dvije godine potom. Model GT bio je konvencionalan, no prilično uspio coupe sa središnje smještenim Volkswagenovim V6 motorom. Dizajn Henrika Fiskera nije revolucionaran, ali je skladan, a njegovo ime je jasno naznačilo da se u razmišljanjima kreće i prema programu solarnih ćelija. Nažalost, i Artega je lani pala kao žrtva recesije, novi vlasnik, proizvođač dijelova Paragon nastavit će brigu o postojećim primjercima, no ne i proizvodnju.



YES!



Jedan od aktualnih projekata koji još nije dočekao bankrot jest Yes! roadster, zanimljiv otvoreni automobil s V6 motorom ispred stražnje osovine. Ovo je pravi 'trackday' automobil, jednako namijenjen za obične ceste i trkaće piste. Minimalne produkcijske brojke i povijest puna preuzimanja pokazuju da bi i ovaj projekt nažalost doskora mogao pod ključ.

BITTER

Erich Bitter najpoznatiji je među malim njemačkim proizvođačima, a njegovi modeli CD i SC danas su istinski klasici, ne samo među ljubiteljima Opela, na čijoj su mehanici bili bazirani, nego i uopće. Sedamdesete je obilježio prekrasni CD na bazi Diplomata, a atraktivni SC na Senatorovoj bazi bio je oružje za sljedeću dekadu. Nakon toga Erich Bitter svako malo predstavi neki projekt koji ne doživi serijsku proizvodnju, iako momentalno od njega možete naručiti Vero, na bazi Holdena, a najavljuje se i novi model na bazi Insignije OPC.



WIESMANN

Jedan od najuspješnijih, ali i najdugovječnijih njemačkih neovisnih sportskih automobila, Wiesmann MF je u limitiranoj produkciji još od 1993. Dizajnerski se snažno naslanja na klasične britanske roadstere pedesetih, pogotovo Jaguarove, no za tehnološku su se pomoć braća Wiesmann obratila BMW-u. Odnedavno je u ponudi i coupe verzija, a automobil je već svojevrstan evergreen tržišta sportskih automobila.



GUMPERT

Nažalost, čini se da je tvrtka Rolanda Gumperta još jedna od žrtava recesije, lani je završila u stečaju i zasad nije poznato hoće li se naći spasitelj. Gumpert je još jedan od ljudi iz nekadašnjeg Audijevog reli programa koji se okušao u samostalnoj produkciji, a njegov model Apollo definitivno fascinira. Jedan od najbržih, ali i najkvalitetnije napravljenih superautomobila, Apollo možda nije dosegao zacrtani cilj od tridesetak proizvedenih primjeraka godišnje, ali je zasluženo ušao u legendu još tijekom produkcije.











IRMSCHER

Najpoznatiji tuner Opela, nedavno su zatvorili jednu tvornicu i ured i pitanje je ima li budućnosti za njih, kriza Opela snažno utječe i na njih. Osamdesetih je bila druga priča, tvrtka je pored tuniranja Opela krenula i u izradu replika Lotusa 7, a vrhunac je bio projekt sportskog coupea jednostavnog naziva GT, koji je bio skladnog, ali pomalo blijedog dizajna i nije zaživio u planiranoj većoj seriji.



LORENZ & RANKL





Pošast izrade replika Cobre, dakako, nije mimoišla ni Njemačku, a Lorenz i Rankl su se pored toga specijalizirali i za odsijecanja krovova Ferrarijima i slične gadarije. No osamdesetih su proizveli i ograničenu seriju kabrioleta Silver Falcon, iznenađujuće skladnog retroautomobila, očigledno inspiriranog Mercedesom 300 SL, ali daleko od kopije. Dakako, i motori su bili Mercedesovi.

IQ TEST ZONA

Testovi, predstavljanja, noviteti...

SVAKI AUTOMOBIL TEMELJITO OCJENJUJEMO KROZ 39 PARAMETARA, DA BISMO NA KRAJU TESTA DOBILI KONAČNU OCJENU!

OCJENJUJE SE UKUPNO 9 KATEGORIJA: KAROSERIJA, UNUTRAŠNJOST, UDOBNOST, POGONSKI SKLOP, VOZNE OSOBINE, KONTROLE, OPREMA, TROŠKOVI TE EKOLOGIJA.

ŠTO SMO VOZILI?

CITROËN C-ELYSÉE

MANJA OBITELJSKA LIMUZINA, IZNUTRA PROSTRANA I PRISTUPAČNA



RENAULT MEGANE GT COUPE



FORD FIESTA



MITSUBISHI OUTLANDER

O MITSUBISHIJU OUTLANDER

Sjećanje na prethodnika još uvijek živi u meni i stoga teško gutam dizajn nove generacije, ali vijest o dolasku plug-in hibridne izvedbe za manje od 350.000 kuna najtoplije pozdravljam.



DARIJAN KOSIĆ

O RENAULTU MEGANE GT COUPE



BERNARD BENEŠ

Uvijek spreman za akciju, no kada se smiri, svakodnevne zadatke obavlja poslušno. Potrošnja mu je slabija karika.



LYKAN HYPERSPORT



FERRARI QUATTRAPORTE DESIGN

PRIMAMLJIVA FRANCUSKE S

Nova Citroënova limuzina niže srednje klase privlači neobjašnjivim šarmom, nudi mnogo slobodnog prostora uz veliki prtljažnik, sve po vrlo atraktivnim cijenama...



Fotografije: **AUTOIQ ARHIVA**

A DOZA SKROMNOSTI



OSNOVNI MODEL
82.900 kn
[10.940 €]

TESTIRANI MODEL
113.900 kn
[15.030 €]

Napisao:



DARIJAN KOSIĆ

ČINI SE da je vrijeme skupocjenih automobila iza nas ili će to tek biti vrlo uskoro, kad na snagu stignu nove trošarine. U vremenima kad se gleda životni vijek svake zarađene kune, a trošak svakodnevnog života raste, kupovina novog automobila se potpuno opravdano može smatrati luksuzom. Imajući na umu takav scenarij, ekipa u PSA Peugeot Citroënu bacila se na razmišljanje, crtanje brojnih grafova i predviđanja budućih kretanja tržišta. Sve to su dosadne korporativne i marketinške radnje koje nas ne zanimaju, ali kao rezultat toga nastao je potpuno novi model kojeg dijele i Citroën i Peugeot. Rekli bismo antidepresiv recesijskog razdoblja, a sa stajališta proizvođača jedna vrlo isplativa investicija. Riječ je o cjenovno vrlo prihvatljivim, a prostranim limuzinama baziranim na B-segmentu, no mi ćemo reći niža srednja klasa. Konkretnije, C-Elysée se temelji na ojačanoj i produženoj platformi dobro nam poznatog C3, a ulazi u izravni sukob s najljućim konkurentima, onima s njemačkom vizom - Škodi Rapid i Seatu Toledo, no gabaritima se isto tako može usporediti s Renaultovim Fluenceom ili Chevroletovim Cruzeom. Pa da vidimo o čemu se radi. Na prvi pogled, svi će reći ovo je izduženi C4. To je vrlo logičan zaključak jer lice je gotovo preuzeto s atraktivnog Citroënovog kompakta, uz manje dorade, no ostatak automobila je nacrtan praktički od nule. Ne asocira na druge modele iz ponude francuskog proizvođača, a opet jasno ističe svoje podrijetlo i mar-



POZNATO LICE s aktualnog C4, gotovo jedina poveznica s postojećim modelima marke, sve ostalo je novo crtano



UNUTRAŠNJOST je moderna, na dijelovima ima kromiranih umetaka i kožnih detalja, no korištenje jeftinih materijala teško se skriva







C-ELYSÉE u vožnji ispunjava osnovne zahtjeve, udoban je, pregledan i okretan u gradu

ku. Kakvi su dojmovi? Isprva ne najbolji, no kako upoznajete automobil sve vam je draži. Pogotovo kad ga parkirate negdje i nedugo poslije primijetite veću grupu ljudi koja se okupila oko automobila, gledaju i razgovaraju o cijeni, dizajnu, kako dobro izgleda, kako je praktičan itd. Tek smo onda shvatili kakvu važnost nosi i koji su atributi C-Elyséea, a onda je ovo vrlo dobar automobil za vrijeme u kojem živimo. Time priznajemo, dizajnerski nam ne sjeda. Čini nam se da je konkurencija malo bolje odradila posao, pa čak i da bratski 301 izgleda nešto atraktivnije, no to je stvar osobnog dojma. S druge strane, dovoljno je upečatljiv da se vidi da je nov i zrači neobjašnjivim šarmom. Kad mu prilazite, to radite s osmjehom na licu, a vozite

SREDIŠNJA KONZOLA najviše pridonosi ukupnom dojmu unutrašnjosti, uredna i jednostavna, a klima je ručna s elektroničkim podešavanjem







LIMUZINA niže srednje klase, baziran je na produženoj platformi modela C3 i gabaritima može konkurirati na papiru za segment većim modelima drugih proizvođača





MJENJAČ je slabija karika automobila, nedostaje mu šesti stupanj prijenosa i iznimno je dugih hodova

OPREMA

▶ ABS+REF+AFU+ESP ▶ bočni zračni jastuci ▶ daljinsko centralno zaključavanje ▶ impulsni pokazivač smjera ▶ Isofix® sustav ▶ električni podizači svih stakala ▶ putno računalo ▶ 16" alu naplatci ▶ zračni jastuk za vozača i suvozača ▶ svjetla za maglu sprijeda ▶ SUNSILVER dekor ▶ klima uređaj s elektroničkim upravljanjem ▶ kromirane letvice na bočnim staklima ▶ kromirani umetci na prednjem braniku ▶ radio CD MP3 + 4 zvučnika + USB + BlueTooth® ▶ ručica mjenjača presvučena kožom ▶ unutrašnjost tkanina WAXE Mistral ili Lama ▶ upravljač presvučen kožom ▶ parking senzori



se opušteno i situacije u prometu koje bi vas možda iritirale, ne diraju vas.

U KABINI do izražaja dolazi jeftinija izrada, ne toliko na prvi pogled koliko na dodir. No to Francuzi znaju dobro upakirati, pa u konačnici dojam je bolji nego u Rapidu primjerice. Sviđa nam se dizajn središnje konzole. Izgleda moderno i dobro uklopljeno u cjelinu, a nekolicina kromiranih ukrasa s dobrom imitacijom kožnih površina podiže do-



C-ELYSÉE SE TEMELJI NA OJAČANOJ I PRODUŽENOJ PLATFORMI DOBRO NAM POZNATOG C3, A ULAZI U IZRAVNI SUKOB S NAJLJUĆIM KONKURENTIMA, ONIMA S NJEMAČKOM VIZOM - ŠKODI RAPID I SEATU TOLEDO







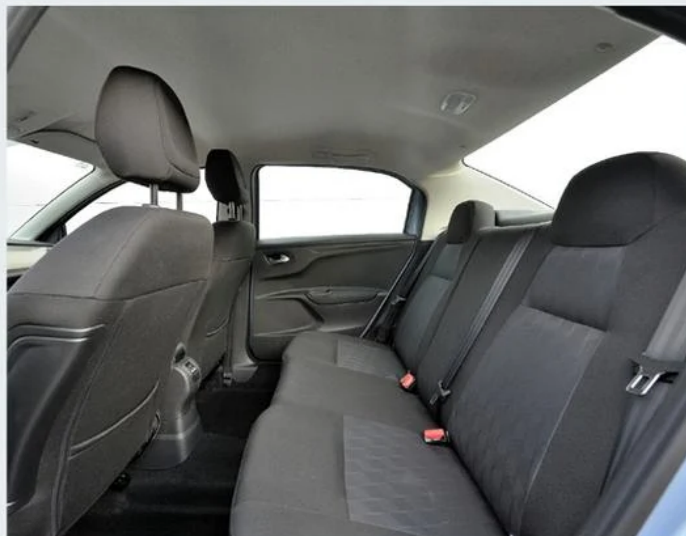
PRTLJAŽNIK je masivan sa svojih 506 litara obujma

jam. S druge strane, nisu nam jasna neka rješenja. Ovo je najbogatiji model u ponudi s benzinskim motorom, a klima je ručna. Izgleda napredno s elektroničkim podešavanjem, no i dalje je neprecizna i još više nam nije jasno zašto u ponudi nema automatske klime, bar u dostupnim opcijama. Nema. Po tom pitanju i vidnim mjerama štednje gubi poene, no znatno profitira u vidu prostranosti, praktičnosti, velikog prtljažnog prostora. Čak i kad su naši najviši članovi redakciji za upravljačem, koji maksimalno odmaknu prednje sjedalo unatrag, straga ima dovoljno mjesta za smještaj iznadprosječno visokih

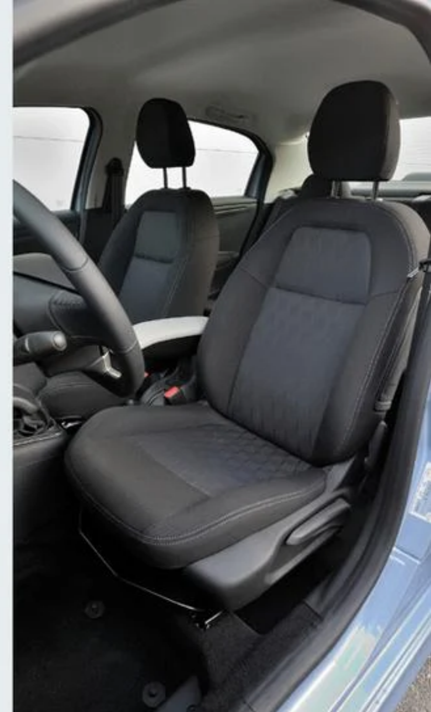


CITROËN C-ELYSÉE 1.6 VTi EXCLUSIVE

Motor:	4 cilindra, 16 ventila, elektronsko ubrizgavanje
Zapremnina:	1.587 ccm
Snaga:	115 KS pri 6.050 o/min
Okretni moment:	150 Nm pri 4.000 o/min
Prijenos:	pet-stupanjski, ručni
Ubrzanje:	0-100 km/h: 9.4 s
Maksimalna brzina:	183 km/h
Dimenzije (dxšxv):	4.430 x 1.750 x 1.417 mm
Međuosovinski razmak:	2.650 mm
Prtljažnik:	506 l
Masa vozila:	1.090 kg
Emisija CO2:	148 g/km
Potrošnja goriva:	8.7 / 5.1 / 6.4 l/100 km
Potrošnja na testu:	8.2 l/100 km
Gume:	195/55 R16



PROSTRANOST je za svaku pohvalu, iznenađeni smo količinom slobodnog prostora za koljena i glavu na stražnjoj klupi



osoba. To je za svaku pohvalu! Pretinaca za odlaganje manjih i većih stvari je mnogo, ima praktičan središnji naslon za ruku, a sjedala su mekana i komforna. Prtljažnik broji 506 litara, a to dovoljno govori samo za sebe.

U PONUDI su tri motora, dva benzinska i dizelaš. Naš osobni izbor, a i preporuka, bio bi HDi model s 92 KS, dok smo na testu imali 1.6 VTi sa 115 konja. Još ostaje samo ulazni trocilindrični 1.2 VTi sa 72 KS. Veći benzinac nema težak posao budući da C-Elysée broji ispod 1.100 kg. Uz 115 KS, na raspolaganju mu je 150 Nm pri 4.000 o/min, a to omogućuje sasvim solidnu vožnju. Potrošnja se pri tome kreće do 8 litara na 100 km, a ta bi brojka bila još manja da mjenjač ima šesti stupanj prijenosa. U gradskim uvjetima to ne dolazi do izražaja, no na autocesti ili van grada situacija postaje manje ugodna. Pri brzini od 130 km/h, u petom stupnju prijenosa motor se vrti već na 4.000 o/min što nije nimalo štedljivo, a time postaje i vrlo bučno.









MOTOR je 1.6-litarski VTi sa 115 KS i 150 Nm momenta, solidan i u prosjeku troši do 8 l/100 km

autoIQ magazin KONAČNA OCJENA 6,2/10*

SEGMENT: KOMPAKTNA LIMUZINA, NIŽA SREDNJA KLASA

KOMENTAR: Povoljan i vrlo prostran te praktičan automobil, no kod snažnijeg benzinca nedostaje šesti stupanj prijenosa i zvučna izolacija je mogla biti bolja.

** sustav ocjenjivanja automobila objašnjen je na stranici AUTOIQ TEST ZONA*

Što zbog visokih okretaja motora, a što zbog slabe zvučne izolacije. Ovjes se uglavnom dobro nosi s neravninama i zadržava umjerenu dozu komfora i udobnosti, a ima li smisla govoriti o 'držanju zavoja' i sličnome? Kao manja obiteljska limuzina, C-Elysée savršeno ispunjava svoju namjenu i s cijenom od 82.900 kuna za 1.2 VTi Attraction je vrlo primamljiv, mada preporučujemo izdvojiti dodatnih 7.500 kuna nadoplate za opciju ručne klime.

ARAPI U BOGA

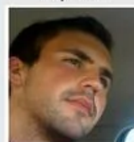




Na katarskom salonu predstavljen je supersportski automobil vrijedan pažnje, a zanimanje je tim veće ako znamo da iza njega stoji arapska tvrtka W Motors...



Napisao:



NIKOLA JURKOVIĆ

IGRAČ S BLISKOG ISTOKA Već smo se svi možda i zasitili priča oko Bugatti Veyrona, Koenigsegga, Paganija, a možemo reći i McLarenovih modela, ma koliko god oni fascinantni bili. Trebamo nešto svježe! Pa je tako kao naručena iz Libanona stigla senzacija zanimljivog imena - Lykan Hypersport, proizvod malo poznate tvrtke W Motors. Podatak koji će podignuti zainteresiranost oko ove jurilice je vrlo ekskluzivna proizvodnja u svega sedam primjeraka, a cijena jednog će iznositi vrtoglavih 2.4 milijuna eura. Da je automobili prepun svega i svačega, dostupan s bezbrojnim mogućnostima personalizacija, najbolje govo-

ATOJ OFENZIVI





DETALJI poznati s mnogih drugih konkurenata su tu, što zbog dizajna, a što zbog aerodinamike, nezaobilazna karbonska vlakna



LYKAN izgleda odlično i to se mora priznati, a dobro znamo da kod superautomobila, dobar i maštovit dizajn prodaje više od pola proizvoda

ri činjenica da će za arapske države Lykanova unutrašnjost biti optočena zlatom, platinom i dijamantima. Libanonci obećavaju izradu LED svjetala ukrašenih dijamantima, kožnu kabinu proširenu pozlaćenim koncem, a kupci će na dar dobiti i Cyrus Klepcys ručni sat vrijedan par stotina tisuća dolara, ugrađen na središnjoj konzoli. Za dostojnu borbu s prije navedenim konkurentima pomoć će mu biturbo motor sa šest cilindara snage oko 750 konja, a kojeg će posuditi od nekog poznatijeg proizvođača. Za ubrzanje do 100 km/h trebat će mu samo 2.8 sekundi, dok će mu se najveća brzina kretati oko nestvarnih 395 km/h. Tako bar kažu u proizvođaču. Detaljnije informacije očekujemo u skoroj budućnosti. Dojma smo da će Hypersport, koliko god dobro izgledao i obećavao, biti moguće vidjeti samo na arapskom tlu, što zbog financijskog dijela, a što zbog brojnih drugih razloga. Jer za tamo je i predviđen, a tamo i pripada... ■

LIBANONCI OBEĆAVAJU IZRADU LED SVJETALA UKRAŠENIH DIJAMANTIMA, KOŽNU KABINU PROŠIVENU POZLAĆENIM KONCEM, A KUPCI ĆE NA DAR DOBITI I CYRUS KLEPCYS RUČNI SAT VRIJEDAN PAR STOTINA TISUĆA DOLARA





W MOTORS Možda nepoznata tvrtka, ali prve dostupne fotografije i najave obećavaju mnogo, a znate kako ta ekipa razmišlja - ne pitaj za cijenu ako je optočeno zlatom





IZMEĐU DV

Za sve kojima je Mégane R.S. previše tvrdokoran, Renault je odlučio proizvesti verziju sa 190 KS, nešto mekšim ovjesom i prepoznatljivim atraktivnim dizajnom...

OSNOVNI MODEL
116.900 kn
[15.424 €]

TESTIRANI MODEL
198.200 kn
[26.153 €]

Napisao:



BERNARD BENEŠ

Snimio:



IVAN KLINDIĆ

VIJE VATRE





GT izvedba je vrlo atraktivna, pogotovo kada je u pravoj boji

TREĆA generacija Méganea na cestama se pojavila 2008. godine i odmah se moglo zamijetiti da je daleko iznad svog prethodnika. Dizajnom mnogo zanimljivija, tehnološki naprednija, veća, a time i prostranija te ekološki osvještenija, privukla je velik broj kupaca. Nekolicina se ipak držala podalje od salona jer je čekala Renault Sportovu verziju. Kroz neko vrijeme, stručnjaci iz sportskog odjela završili su s radovima na svom 250 konja snažnom projektu, tako da je tada i preostali dio zainteresiranih mogao prići bliže prodajnim centrima. Nakon što su novinari diljem svijeta probali Méganea R.S. treće generacije, krenuli su hvalospjevi i ode počasti svima koji su imali prste u razvoju tog nevjerojatnog inženjerskog postignuća. Uslijedile su i karavanske te kabrioletske inačice, no nešto je nedostajalo. Postojala je rupa između običnih coupe modela i razjarenog R.S.-a. Kako bi se to promijenilo, inženjeri iz Renault Sporta ponovno su se okupili pod krovom jedne od mehaničarskih radiona u Francuskoj. Za zadatak su dobili stvoriti model koji objedinjuje najbolje iz svijeta pitomosti i akcije. Oko prvog djela im je pomogao luksuznije opremljen Mégane s 1.5-litarskim dCi motorom, dok je opasniji dio posla prepušten R.S. izvedbi. Inženjeri su promatrajući te dvije izvedbe pokušali spojiti jedno s drugim i tako doći do rješenja njihovog problema. Što mislite, jesu li uspjeli?







DEČKI iz Renault Sporta ponovno su pokazali što sve mogu

DANAS, nakon susreta s automobilom namijenjenim popunjavanju praznog prostora u paleti Méganeovih izvedbi, sa sigurnošću možemo potvrdno kimnuti glavom. U našim se rukama našao model umočen u perla bijelu boju, sa srebrnom GT oznakom na stražnjici. Odlično se uklapao u snježnu atmosferu cijele Hrvatske. GT izvedba izgledom je vrlo privlačna. Posebice kada uočimo srebrne detalje - dio svjetala za

OPREMA

▶Sustav pomoći pri naglom kočenju ▶ABS s razdjeljnikom kočione sile ▶tritočkovni sigurnosni pojasevi straga podesivi po visini ▶nasloni za glavu straga podesivi po visini ▶bočni zračni jastuci sprijeda + zračne zavjese ▶kontrola proklizavanja + dinamička kontrola putanje vozila ▶sustav pričvršćivanja dječjeg sjedala ISOFIX ▶zračna zavjesa + senzor za nezakopčan pojas sprij.i str. + pirotehnički zatez. sigurn. pojas. spr. i str. ▶LED dnevna svjetla ▶svjetla za maglu sprijeda i straga ▶aluminijski naplatci 18-colni ▶prednja sjedala RS ▶ručica mjenjača i upravljač presvučeni kožom ▶automatski klima uređaj ▶keyless sustav ▶športski ovjes ▶pomoć pri parkiranju straga ▶Xenon svjetla ▶Bose audio sustav (radio, CD, MP3) ▶fiksni krovni otvor.





OVJES JE GOTOVO BEZ MANE. PO UDOBNOSTI JE TOČNO IZMEĐU OBIČNE I R.S. VERZIJE, PREMDA PRI AGRESIVNIJOJ VOŽNJI VIŠE NAGINJE SPORTAŠU

maglu sprijeda, difuzor straga te bočna ogledala. Osim navedenog, ovaj primjerak su krasili i peterokraki 18″ naplatci, što je samo još više naglašavalo sportsku stranu automobila. Zavirimo li u unutrašnjost, uočit ćemo da se ne razlikuje mnogo od one u R.S.-u. Šavovi na upravljaču i ručici mjenjača obloženima kožom daju na profinjenosti, no plastični umetci kao imitacija aluminija ili ugljičnih vlakana, kvare cjelokupni dojam. Prednja sjedala su uspješan spoj udob-



nosti i dobrog držanja u zavojima. Dok ćete se u R.S.-u drndati u ne baš najudobnijim sjedalima na svijetu, GT će pružiti mnogo više brige oko stražnjice i kralježnice, a pritom će vozača u zavojima čvrsto držati bočnim potpornjima. Pri odabiru putnika za stražnja sjedala, treba dobro promisliti. Mjesta za glavu imaju osobe do malo više od 180 cm visine, ali noge će i nižima biti problem. Manjak prostora pripisuje se C stupu, koji je u slučaju tro-vratnog Méganea potpuno coupeovski. Francuzi su ovog puta odlučili žrtvovati putnike za ljepotu.

STUPANJEM na cestu GT izvedba skuplja pozitivne bodove. 2.0-litarski benzinac uz lakšu nogu na papučici gasa, omogućuje plovidbu prometnicama bez imalo drame. Mjenjač je u tom slučaju crna ovca jer je za nijansu predugog hoda. Uz to bi mogao biti i precizniji, što se posebice osjeća pri bržoj promjeni brzina. S druge strane, ovjes je gotovo bez mane. Po udobnosti je točno između obične i R.S. verzije, premda pri agresivnijoj vožnji više naginje sportašu. Budući da je cijeli automobil djelo Renault Sportovih stručnjaka, rezultat nimalo ne začuđuje. Motor je isti kao i u vrućoj inačici Méganea, samo što je jedan dio ergele ostao u konjušnici, stoga

IZNIMNO je zabavan u vožnji, a opet ne toliko agresivan kao R.S.



KAO dodatna oprema može se naručiti Bose audio sustav, koji zaista vrijedi svake kune

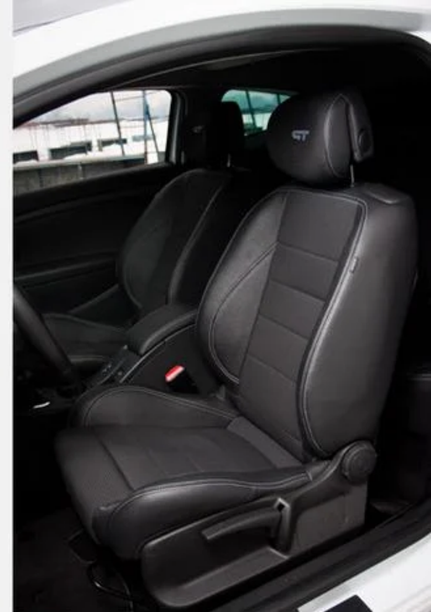




RENAULT MÉGANE 2.0 GT
Motor: 4 cilindra, 16 ventila, turbo
Zapremnina: 1.998 ccm
Snaga: 180 KS pri 5.500 o/min
Okretni moment: 300 Nm pri 2.250 o/min
Prijenos: šest-stupanjski, ručni
Ubrzanje: 0-100 km/h: 7.8 s
Maksimalna brzina: 230 km/h
Dimenzije (dxšxv): 4.299 x 1.804 x 1.423 mm
Međuosovinski razmak: 2.640 mm
Prtljažnik: 377 l
Masa vozila: 1.320 kg
Emisija CO2: 178 g/km
Potrošnja goriva: 9,5 / 5,6 / 7,0 l/100
Gume: 225/40 ZR18



UNUTRAŠNJOST je jednim dijelom dosadna, no detalji dižu dojam



SJEDALA su za 5!





sada proizvodi 180 KS. Ako se bojite da je uz težinu od 1320 kg GT trom, uvjeravamo vas da ste u krivu. Do stotke mu treba nešto manje od 8 sekundi, nakon čega se kazaljka penje sve do 230 km/h. GT pri naglim ubrzanjima zna trgati upravljač iz ruke, stoga je bolje biti dobro usredotočen. Renault je ovom izvedbom svog predstavnika kompaktne klase uspio proizvesti automobil, koji se može koristiti za svakodnevnu uporabu. Prijevoz djece do škole, odlazak na posao, nedjeljni izleti na zavojite šumske ceste, sve te obveze GT-u ne predstavljaju nikakav problem. Čak ni cijena od blizu 200.000 kuna, koliko iznosi navedeni primjerak, nije pretjerana, s time da kada izbacimo svu dodatnu opremu, iznos pada na nešto iznad 170.000 kuna. Jedina prava boljka je potrošnja. Gradska vožnja će vas koštati između 9 i 10 litara na 100 km, a otvorena cesta oko 8 litara. Kome taj dio priče nije problem, možda bi ga mogao zasmetati tvrđi ovjes. Osim navedenih mana te iznimno loše preglednosti, GT-u je teško išta drugo prigovoriti. ■





RUČNA kočnica je elektronična, pa su naše zimske radosti brzo pale u vodu

autoIQ magazin KONAČNA OCJENA 7,5/10*

SEGMENT: C-SEGMENT

KOMENTAR: Odličan automobil za svakodnevnu upotrebu, orijentiran mladima, uz pravu navalu adrenalina kada to želite

** sustav ocjenjivanja automobila objašnjen je na stranici AUTOIQ TEST ZONA*



nova mazda6 u prodaji

Novu Šesticu sve ćete češće viđati na ulicama, dostupnu od početka prodaje u dvije karoserijske izvedbe - limuzinskoj i karavanskoj...

Fotografije: **MAZDA HRVATSKA**

Napisao:

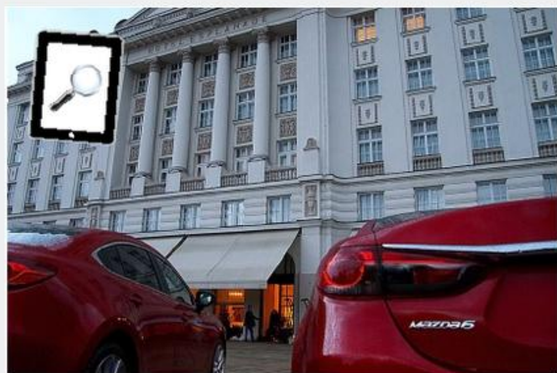


NIKOLA JURKOVIĆ

NA RADOST MNOGIH možemo reći da je Mazda predstavila svoj najnoviji model '6' četvrte generacije. U prekrasnom okruženju Hotela Esplanade svjedočili smo prezentaciji potpuno svježeg modela koji vrvi novim tehnologijama i raspolaže već sad provjerenim i odličnim Skyactiv motorima. Na tržište, nova Mazda 6 stiže s četiri paketa opreme, a ono što je najvažnije odmah je dostupna sedan, kao i karavanska (wagon) verzija. Ponuda ove japanske ljepotice starta s benzinskim dvolitrenim motorom u iznosu od 189.900 kn, dok će najskuplja izvedba oživljena dizelskim strojem dosegnut cifru od 290.300 kn za obje karoserijske izvedbe. ■



VRIJEME nije išlo na ruku organizatorima, no to nije pokvarilo dobro raspoloženje okupljenih, od automobila se mnogo očekuje



...NOVA MAZDA6 STIŽE S ČETIRI PAKETA OPREME, A ONO ŠTO JE NAJVAŽNIJE ODMAH JE DOSTUPNA SEDAN, KAO I KARAVANSKA (WAGON) VERZIJA



Tko smo?



mlada udruga koja tek stvara sebi mjesto u svijetu, mjesto za ostvarenje ciljeva kojima težimo, mjesto za ostvarenje želja

Pozovite nas...

u vašu školu ili vrtić gdje ćemo s djecom porazgovarati o odnosu prema kućnim ljubimcima

Što želimo?

- da se oni koji imaju kućne ljubimce i oni koji ih nemaju uzajamno poštuju i zajedno žive ne smetajući jedni drugima
- da oni koji tek kane nabaviti kućnog ljubimca najprije dobro promisle o toj svojoj nakani
- da na cesti bude što manje kućnih ljubimaca ili njihova potomstva koje je netko izbacio iz kuće kao nepoželjne
- da svi oni koji krše zakonske propise, bilo u vezi s dobrobiti životinja ili s utajom poreza zbog njihove ilegalne prodaje, budu adekvatno kažnjeni
- da novi naraštaji već od malih nogu shvate kako je sve ovo što nabrajamo moguće



Pridružite se...

postanite naš pokrovitelj, član, savjetnik ili volonter



Pitajte nas što učiniti ako...

- primijetite da vaši susjedi puštaju psa ili mačku da nekontrolirano luta i donosi na svijet neželjeno potomstvo
- primijetite da netko ne brine o svojem psu ili mački ili ih zlostavlja

Javite se...

- ako namjeravate nabaviti kućnog ljubimca pa vam je potrebna pomoć pri toj odluci
- za savjet ako vas je kućni ljubimac izludio do te mjere da ne znate kako biste mu objasnili što se od njega očekuje

Donirajte

Vaša nam je pomoć potrebna



HVALA :)



Plava šapa | Drniška 14 | 10000 Zagreb | www.plava-sapa.hr
e-mail: plavasapa@gmail.com | Kontakt - +385 92 1826 721 |
Žiro račun: 2360000-1102306950 |
IBAN: HR2523600001102306950 | SWIFT CODE: ZABAHR2X

KONKURENTI NEĆ

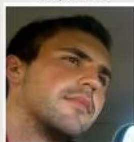




KONAČNO GT OZNAKA NA CEE'DU

Iz Kije stiže nikad agresivniji Pro_Cee'd, koji osvaja estetikom i sportskim karakteristikama...

Napisao:



NIKOLA JURKOVIĆ

NOVI STAV KOREJSKE MARKE Da Kia unazad nekoliko godina radi odličan posao, to nam je svima dobro znano, ali da takav trend mogu kontinuirano zadržavati i grabiti još većim koracima naprijed stvarno iznenađuje i time zaslužuju sve moguće pohvale. Aktualnog Cee'da smo dobro upoznali i obožavamo ga. Lijepo izgleda, još ljepše je izrađen, a u odnosu na konkurenciju povoljniji. A sada je bogatiji i za GT izdanje! U Ženevi će stoga premijerno biti predstavljen javnosti novi Cee'd i Pro_Cee'd GT, kao što vidite, dostupan u trovratnoj i praktičnijoj peterovratnoj izvedbi. Po našem mišljenju odličan potez iz Kije! Zašto bi jedna obitelj kojoj treba pet vrata bila zakinuta za 'gušt' u vožnji!? Modeli će biti pokretani 1.6-litarskim motorom upotpunjenim turbopunjačem s direktnim ubrizgavanjem, koji će razvijati 204 KS i 265 Nm momenta, sve uz potrošnju od oko 7 litara na 100 km. Takav motor omogućuje hvatanje stotke za 7.9 sekundi za obje modelske izvedbe i najveću briznu od 225 km/h. Četverocilindrični mo-





E MIRNO SPAVATI



PRO_CEE'D u GT izdanju, melem za oči, a zasigurno će biti i za ostala osjetila s 2.0 turbo motorom i 200 konja ispod poklopca



UNUTRAŠNJOST u cjelini još nismo vidjeli, otkriveni su samo detalji, no i to dobro izgleda

MODELI ĆE BITI POKRETANI 1.6-LITARSKIM MOTOROM UPOTPUNJENIM TURBOPUNJAČEM S DIREKTNIM UBRIZGAVANJEM, KOJI ĆE RAZVIJATI 204 KS I 265 NM MOMENTA, SVE UZ POTROŠNJU OD OKO 7 LITARA NA 100 KM



18-COLNI naplatci znatno doprinose ukupnom estetskom dojmu, a primijetite i crvena kočiona kliješta



tor bit će uparen sa šest-stupanjskim ručnim mjenjačem. Zabava je zagarantirana! Brutalni izgled može zahvaliti LED tehnologiji koja osvaja već na fotografijama, te 18-colnim naplatcima koje odlično pristaju ovom sjevernokorejskom sportašu. Na cesti će biti zasigurno atrakcija i neće proći neprimijećeno. Pogled na unutrašnjost odmah daje do znanja da se ne radi o bilo kakvom modelu. Tako u GT-u se ističu krasna profilirana sportska sjedala marke Recaro, sportski upravljač, aluminijske papučice i brojni drugi detalji. Automobil će se proizvoditi u Slovačkoj, a kreće u prodaju tijekom ljeta po cijeni koja bi se mogla vrtjeti od 24.000 do 25.000 eura. Kod nas ipak očekujte koji euro više... No, vrijedi pričekati! ■



BAŠ ZA SVE Š

Redizajnirani Renaultov monovolumen očekuje svoju premijeru u Ženevi, a vidljivo je poprimanje novog vizualnog identiteta svih modela ove marke...



Napisao:



NIKOLA JURKOVIĆ

PRVE GENERACIJE Scénica još uvijek se mogu vidjeti na prometnicama. Godine su prolazile, a on svoju popularnost i u jednu ruku imidž nije gubio među ljudima. Možemo li onda pronaći bolju preporuku za najnoviji model Scénica koji nam stiže u proljeće, a premijerno će biti prikazan početkom trećeg mjeseca na ženevskom salonu automobila. Znak Renault sprijeda sada je veći i postavljen je na sjajnoj crnoj pozadini koja ističe novu masku ukrašenu i dodatnim LED svjetlima. Elegantne linije i materijali visoke kvalitete pomažu istaknuti dinamički duh vozila potpuno orijentiranom

NAJNOVIJI MOTORI ENERGY DIJELE JEDNU POVEZNICU KOJA SE SVODI NA SMANJENE POTROŠNJU GORIVA, EMISIJU CO2 I TROŠKOVE ODRŽAVANJE, A DA PRITOM ZADRŽAVA I NE UMANJUJE VOZAČKI UŽITAK I POUZDANOST

REDIZAJN

SCÉNIC XMOD



Od sada i Renault kombinira svijet monovolumena i crossovera, baš kao i Peugeot s 3008. Novi XMOD tako donosi povišenu podnicu i naplatke od posebne slitine. Tu su karakteristična ojačanja na licu i stražnjici u vidu novih branika, pragovi su posebno zaštićeni i krovni nosači kromirani. XMOD ujedno je prvi model Renaulta s novim sustavom Extended Grip, naprednijim nadzorom trakcije u svim uvjetima.





ŠTO NAUMITE





OSVJEŽEN izgled kako bi bio u skladu s novim vizualnim identitetom marke, predstavljanje javnosti u Ženevi početkom ožujka



MANJIH NOVOSTI ima i u kabini, a zadržava sve najbolje od aktualnog modela

obiteljskim potrebama. Pogled na unutrašnjost otkriva blago zaobljene krivulje instrumentne ploče koja obuhvaća navigaciju i multimedijski dio uz TFT zaslon, koji se može namjestiti da prikazuje najvažnije informacije. Ovisno o opremi, u Scénicu će se moći pronaći najbolja zvučna kulisa u toj klasi - Boseov audiosustav. Pod prednjim poklopcem također ima novosti. Najnoviji motori ENERGY dijele jednu poveznicu koja se svodi na smanjene potrošnju goriva, emisiju CO2 i troškove održavanje, a da pritom zadržava i ne umanjuje vozački užitak i pouzdanost. Renault Scénic XMOD kao i novi Scénic i Grand Scénic



mogu se izabrati s tri nova pogonska sklopa Energy. Posebice vrijedi istaknuti posve novi Energy TCe 130 koji se može pohvalit 15-postotnim smanjenjem potrošnje u usporedbi s prethodnom inačicom TCe 130. Računica na kraju, ušteda veća od 1 litre na 100 km! Uz sve to, iznimno je uglađen, ali vrlo agilan motor koji nudi istinski vozački užitak i živahne performanse u svakom pogledu. Renault naveliko osvježava svoju ponudu vozila koja svakim modelskim novitetom iznenađuje i grabi velikim koracima naprijed. Sad preostaje da čekamo Ženevu. ■

POTPUNO NOVI V



Napisao: Snimio:





DARIJAN KOSIĆ IVAN KLINDIĆ

IZUALNI NASTUP

OSNOVNI MODEL
205.000 kn
[27.050 €]

TESTIRANI MODEL
215.000 kn
[28.360 €]





Testirali smo najnoviji Outlander, treću generaciju Mitsubishijevog kompaktnog SUV-a koji je i zaslužan za termin 'crossover'. Kako se snašao na premijernom testu u Hrvatskoj, saznajte u nastavku...

DIZAJN novog Outlandera nailazi na podijeljena mišljenja, nekima se svida, nekima ne. Tako je podijeljeno mišljenje i naše redakcije

PRIČA oko Mitsubishija u Hrvatskoj doživjela je isti epilog kao i Mercedes-Benz do prije godinu dana. Zbog loših poslovnih odluka, ali i stanja na tržištu, hrvatski zastupnik za Mitsubishi vozila (Eurorent Grupa) bio je prisiljen isprazniti salon i zatvoriti svoja vrata. Time je još jedna automobilska marka ostala visjeti u zraku i njeno postojanje u Hrvatskoj dovedeno u pitanje, i to baš kad je stizao najvažniji model za ovu godinu - novi Outlander. Stvar u svoje ruke odvažno je preuzela tvrtka Gašparić Auto koja je postala novi generalni zastupnik Mitsubishi vozila za Hrvatsku i organizacija poslovanja se polako, ali sigurno vraća na svoje mjesto. U prvom planu je upravo novi Outlander. To im je najjače, a i jedino oružje za ovu kriznu godinu. Pa ima li, stoga, potrebe za strahom od neuspjeha? To ovisi isključivo o ponudi, čitaj cijenama, i dizajnu. Svi znate da potonje prodaje pola automobila, a onda ostalo pripisujemo samo cijeni. S vizualnog stajališta, Outlander je posve drugačiji od svog starijeg brata, razvijenog u suradnji s PSA grupacijom. Ovo je sada potpuno japanski proizvod i konačan rezultat je dobar, moderan, ali ne jednako atraktivan kao prethodnik. Nedostaju nam one oštre i agresivne linije, sada zamijenjene više zaobljenim konturama i dizajnom koji podsjeća na neka prošla vremena. Šteta, kao da je bolje izgledao na prvim fotografijama. S druge strane, pričati o dizajnu je vrlo nezahvalno. I dok se nama možda ne dopada, drugima je pravo remek-djelo kista i krivuljara, svakako pitanje subjektivnog dojma. Bez obzira, automobil je tu i prihvaćamo ga kakav je. Možda nam se i svidi nakon nekog vremena, nakon što bude više prodanih primjeraka na cestama. Uzmimo u obzir i crnu boju koja nije baš reprezentativna i donekle guši automobil. Vjerujemo da mnogo bolje izgleda u promoviranoj ba-

MITSUBISHI UJEDNO PREDSTAVLJA JOŠ JEDNOG OUTLANDERA, PRVOG SUV-A S PLUG-IN HIBRIDNIM POGONOM NA SVIJETU, KOMBINACIJOM 2.0 BENZINCA S DVA ELEKTROMOTORA, ČIJA ĆE CIJENA U HRVATSKOJ BITI ISPOD 350.000 KUNA





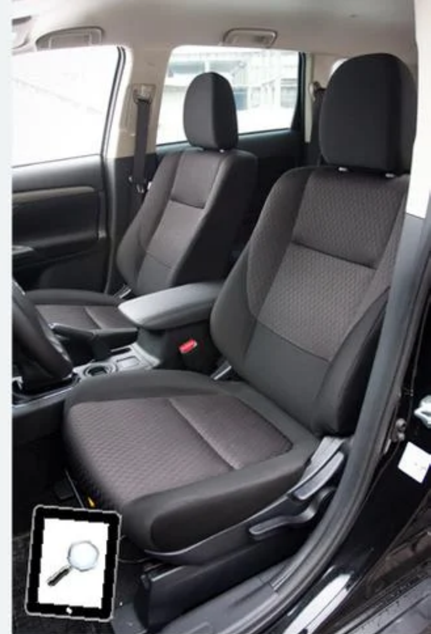
UNUTRAŠNJOST je u svim pogledima bolje izvedena od prethodnika, korišteni su kvalitetniji materijali i spojevi su kvalitetniji

krenoj boji. Ali ako zanemarimo izgled, novi dizajn donosi bolju aerodinamiku, manju buku u kabini, a čitava karoserija je izrađena učinkovitijim i preciznijim procesima. Time je na prvu očit tehnološki napredak, a to je samo početak. Mitsubishi ujedno predstavlja još jednog Outlandera, prvog SUV-a s plug-in hibridnim pogonom na svijetu, kombinacijom 2.0 benzinca s dva elektromotora, čija će cijena u Hrvatskoj biti ispod 350.000 kuna. To je najbolja prilika za veću komercijalizaciju hibridnih vozila, budući da smo do sada viđali kompaktne hibride u tom cjenovnom rangu.

UNUTRAŠNJOST dizajnom kotira bolje od vanjštine, elegantnija je i djeluje skuplja, a primjetni su i mnogo kvalitetniji materijali u odnosu na prethodnika. Nema više 'jeftine' plastike ispod vjetrobrana koja cvrkuće i pati od sunca, već je većina površina meka na dodir. Korištenje piano laka na središnjoj konzoli lijepo izgleda, ali dojam narušavaju otisci prstiju i obrisi prašine, no sve je logično postavljeno i u trenu ovladavate svim dostupnim kontrolama. Time je i vozačko okružje ugodno i ergonomski organizirano, a prostora ima na razbacivanje i za 'ruganje' konkurentima. Mišljenja smo da za ovu cijenu ne možete dobiti prostraniji automobil u segmentu, a ujedno i s reputacijom koja prati Outlandera. Doduše, testirani primjerak je bio s pet sjedala, dok se dodatna dva nalaze u listi opcija. No tada znate da je prtljažnik ogroman. U osnovnom izdanju broji čak 591 litru, a može narasti sve do 1.022 litre.

ISPOD POKLOPCA MOTORA možete birati dvije opcije. U ponudi su 2.0-litarski benzinac sa 150 KS i 2.2-litarski dizel koji ja prošao kroz znatne promjene te je učinkovitiji i lakši. Potonji također raspolaže sa 150 konja, kao i benzinac, i naša je topla preporuka. Dostupan je isključivo s 4x4 pogonom te ručnim ili automatskim šest-stupanjskim mjenjačem. Na testu smo imali ulazni benzinski model s prednjim pogonom i pet-stupanjskim mjenjačem, a moguće je odabrati i pogon na sve kotače, no tada ste prisiljeni uzeti CVT mjenjač. Benzinac je tih u radu i živahno odgovara na pritisak papučice gasa. Ponekad iznenadi i ostavi dojam kao da sjedite u malom gradskom automobilu, ne velikom crossoveru. U gradu je ugodan i lagan za vožnju, a sa start/stop sustavom i razmjerno štedljiv. Jedino na otvorenim prometnicama, a posebice autocestama do izražaja dolazi nedostatak šestog stupnja prijenosa. Potrošnja bi bila još manja, a ovako se kreće oko prosječnih 7.5 l/100 km, u kombinaciji gradske i otvorene





OSNOVNA sjedala su solidna, mekana i udobna, a količina slobodnog prostora sprijeda i straga obara s nogu

MITSUBISHI OUTLANDER 2WD 2.0 INVITE PLUS
Motor: 4 cilindra, 16 ventila, elektronsko ubrizgavanje
Zapremnina: 1.998 ccm
Snaga: 150 KS pri 6.000 o/min
Okretni moment: 195 Nm pri 4.100 o/min
Prijenos: pet-stupanjski, ručni
Ubrzanje: 0-100 km/h: 10.6 s
Maksimalna brzina: 190 km/h
Dimenzije (dxšxv): 4.655 x 1.800 x 1.680 mm
Međuosovinski razmak: 2.670 mm
Prtljažnik: 591 l
Masa vozila: 1.380 kg
Emisija CO2: 156 g/km
Potrošnja goriva: 8.7 / 5.8 / 6.9 l/100 km
Potrošnja na testu: 7.8/100 km
Gume: 215/70 R16



PRTLJAŽNIK je masivan s volumenom od 591 litre



INSTRUMENTI neće oboriti s nogu, jednostavni su i čitki, sa zanimljivim ECO pokazateljem u vožnji



BOGATA OPREMA od samog starta ponude, električni podizači svih stakala i još mnogo toga



SREDIŠNJA KONZOLA je 'presvučena' piano lako što povećava estetski dojam, ali se također više ističu obrisi prašine i ostaju otisci prstiju - održavanje je zahtjevnije



vožnje. Outlander je također napredovao po vozačkim karakteristikama. Ovjes je udobniji, a opet zadržava primjerenu stabilnost u zavojima, uz umjerena naginjanja. Automobil je vrlo okretan, preglednost je solidna i nije ga teško parkirati, no sigurni smo da bi s dizelskim motorom još više živnuo i bio zabavniji u vožnji. O terenskim mogućnostima da i ne pričamo.



U VOŽNJI ostavlja solidan dojam, u gradu je okretan i lagan na upravljaču, a za teren ipak izdvojite koju kunu više za dizelski motor i 4x4 pogon



2.0 BENZINAC dolazi sa 150 KS, pet-stupanjskim ručnim mjenjačem i prednjim pogonom, a moguće je odabrati i 4x4, ali isključivo s CVT-om





OPREMA

▶ABS+EBD+AST+TCL+BAS+SRS ▶tempomat ▶automatski klima uređaj ▶hill assist ▶daljinsko centralno zaključavanje ▶putno računalo ▶električni podizači svih stakala ▶USB priključak i AUX za iPod ▶radio CD/MP3 sa 6 zvučnika ▶središnji naslon za ruku ▶start/stop sustav ▶kožom obložen upravljač i ručica mjenjača ▶16'' alu. naplatci ▶metalik boja



U KONAČNICI ovaj ulazni model nadograđen je skromnom Invite Plus opremom koja na bogatu seriju donosi kožu na upravljaču i ručici mjenjača te 16-colne aluminijske kotače. Sve to, uz 2.0 benzinac sa 150 konja i prednji pogon s bezobrazno mnogo slobodnog prostora u kabini je vaše za 209.000 kuna, plus metalik boja koja je cijenjena 6.000 kn! Cijena je konkurentna i omjer/uloženog dobivenog ide na ruku novom Outlanderu. Pa čak i kod skupljeg dizelaša, koji starta od 249.000 kuna, kod kojeg je oprema u startu bogatija za 4x4 pogon i još bolji motor! ■

autoIQ magazin KONAČNA OCJENA 7,1/10*

SEGMENT: SUV, 2WD

KOMENTAR: Potpuno novi Outlander tek se treba dokazati, a u ulaznom setu odlikuje se povoljnom cijenom, bogatom opremom i ponudom prostora.

* sustav ocjenjivanja automobila objašnjen je na stranici AUTOIQ TEST ZONA



Fotografije: AUTO-INFO.HR

ČETVRTA GENERACIJA DOSTUPNA U HRVATSKOJ

Novi Forester odnedavno možete pronaći u novootvorenom Subaruovom prodajnom centru 'AC Baotić'...

Napisao:



DARIJAN KOSIĆ





NOVI PRODAJNI CENTAR Subarua 'AC Baotić'

ŠTO JOŠ REĆI o novom Foresteru, a da već nismo rekli. Pravi prodajni hit na domaćem tržištu u Japanu, gdje proizvodnja ne može zadovoljiti potražnju, stigao je i u Hrvatsku. Ovo je model na koji Subaru polaže mnogo nade na Starom kontinentu, a uspjeh ne bi smio izostati. Novi Forester je izoštren u svim pogledima, od dizajna do unaprijeđene tehnike. Ne zaboravimo da 'Šumar' nije bez razloga tako nazvan. Javite nam kad s kojim zapnete negdje! Dolazimo potpuno besplatno po vas... Forester četvrte generacije počinje od 249.990 kuna s benzinskim 2.0 boxer motorom i 148 KS / 196 Nm momenta na raspolaganju. U ponudi je i CVT mjenjač, a najopremljeniji dizelaš 2.0 gotovo iste snage, a sa 350 Nm stajat će vas 344.990 kuna. Top model je 2.0 boxer benzinac s turbom koji broji 240 KS i 350 Nm, cijenjen 389.990 kuna. ■

FORESTER ČETVRTE GENERACIJE POČINJE OD 249.990 KUNA S BENZINSKIM 2.0 BOXER MOTOROM...

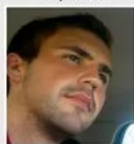




OVAKO JE TO IZGLEDALO prije dolaska novinara

ZA UŽITAK POD SUN

Napisao:



NIKOLA JURKOVIĆ

ZABILJEŽENI USPJEH DS3 modela, kojeg potvrđuje brojka od 200.000 prodanih primjeraka u svijetu otkako se pojavio na tržištu, jasan je znak ekipi iz Citroëna da rade odličan posao i da istim putem trebaju graditi budućnost. Sama izgradnja u datom trenutku najviše je bila zaokupljena cabrio verzijom koju sada možemo konačno predstaviti. Uz atraktivan dizajn koji krasi aktualni model, nadodan je još jedan atribut koji će privući one željne povjetarca u kosi. Njegov će sklopivi krov obogaćivat ionako široku lepezu mogućnosti prilagodbe. U ponudi će se moći pronaći tri vrste platna: crno, plavo Infini i monogram DS, a zanimljiv je podatak da će se njima moći električno upravljati pri brzini do 120 km/h. Svega 16 sekundi će biti potrebno do transformacije u neodoljivog šminkerskog ljepotana. Cure će ludjeti za njime, a to je očito već na prvi pogled! DS3 Cabrio nudit će dojmljiva stilska obilježja, uglađenost do najsitnijih detalja te istinski užitak u vožnji već od prvih okretaja kotača. Na vanjskom djelu automobila možemo primijetiti inovativni stražnji svjetlosni uzorak s 3D efektom, a tu je i jedinstven način otvaranja stražnjih vrata. Da se bitno razlikuje od konkurenata, govori podatak o jedinom automobilu s pet mjesta u segmentu, te velikim



NIJE SKLOPIVI KROV jedina novost, već straga se nalaze nova LED svjetla s 3D efektom

Odlični prodajni rezultati standardnog DS3 sugeriraju da ni verzija bez krova neće biti pošteđena uspjeha...







ZA UPRAVLJAČEM je zadržana poznata ergonomija, luksuzan ugođaj, uz mogućnost spuštanja i podizanja krova do brzine od 120 km/h

U PONUDI ĆE SE MOĆI PRONAĆI TRI VRSTE PLATNA: CRNO, PLAVO INFINI I MONOGRAM DS

NCEM U 16 SEKUNDI

U PRODAJI VEĆ OVOG PROLJEĆA



prtljažnikom. Unutrašnjost djeluje otmjeno i suvremeno uz brojne opcije biranja boja cjelokupnog interijera. Pogonski dio ponude ostat će isti, a tu bi se najviše u opticaju mogli pronaći od ranije poznati benzinci snage između 82 i 156 KS iz osnovne verzije modela DS3. To su 1.4-litarski VTi s 82 KS, potom 1.6 VTi sa 120 KS. Isto tako, dolazi i 1.6 e-HDi turbodizelaš od 90 KS. Prodaju ovog zanimljivog cabrio modela možemo očekivati u proljeće, kada ćemo saznati i točne cijene koje ne bi trebale previše odstupati od aktualnih DS3 modela. ■



DS3 CABRIO nudi mjesta za pet osoba, a ovoga puta nitko neće prigovoriti na kontakt glave i krova

NIKAD POVOL

OSNOVNI MODEL
74.900 kn
[9.880 €]

TESTIRANI MODEL
92.035 kn
[12.110 €]

Napisao: DARIJAN KOSIĆ

Snimio: IVAN KLINDIĆ



LJNIJI ODABIR



AKCIJA!

'Nova' Fiesta je pri kraju svog staža, a budući da uskoro dolazi osvježen model, ove zadnje primjerke moguće je dobiti po vrlo zanimljivim cijenama...



FIESTA i nakon gotovo četiri godine na tržištu izgleda moderno i svježe, atraktivan gradski automobil

FORD FIESTA 1.25 CHAMPIONS EDITION
Motor: 4 cilindra, 16 ventila, elektronsko ubrizgavanje
Zapremnina: 1.242 ccm
Snaga: 82 KS pri 6.000 o/min
Okretni moment: 114 Nm pri 3.600 o/min
Prijenos: pet-stupanjski, ručni
Ubrzanje: 0-100 km/h: 13.3 s
Maksimalna brzina: 168 km/h
Dimenzije (dxšxv): 3.953 x 1.722 x 1.481 mm
Međuosovinski razmak: 2.489 mm
Prtljažnik: 295 l
Masa vozila: 1.023 kg
Emisija CO2: 129 g/km
Potrošnja goriva: 7.4 / 4.5 / 5.6 l/100 km
Potrošnja na testu: 7.7/100 km
Gume: 195/50 R15

VJERUJEM da ste vidjeli novu, osvježenu Fiestu, s licem izvedenim po uzoru na novi Mondeo, što je opet inspirirano Aston Martinovom maskom. Prekrasno! Time možete kupiti, pardon moći ćete kupiti malog 'Astona' za šaku kuna! Dalje ozbiljno, automobil zaista izgleda lijepo, pa gotovo kao i ovaj aktualni model na tržištu. Fiesta je oduvijek bila simpatičan gradski automobil. Moglo se čuti 'pravi ženski', no to su gluposti. Ford je svojim Kinetic dizajnerskim izričajem stvorio izrazito dinamične i atraktivne linije, pa kao posljedica toga, automobil koji je na cesti od 2009. i danas izgleda dobro i svježe. U Velikoj Britaniji je daleko najuspješniji u svom segmentu, a dobro kotira i kod nas. Spomenute 2009. okrunjen je titulom HR Auta, a upravo prodajni rezultati Fieste održavali su hrvatskog zastupnika u 'plusu'. U tijeku je akcija rasprodaje i cijene su spuštene za više od 20.000 kuna, stoga kad se pružila prilika testirati bogato opremljenu Fiestu, nije se previše dvoumilo.

DIZAJNERSKI dio priče izveden je bez greške, kao što se moglo naslutiti u tekstu prije. Fiesta čak i kad stoji ostavlja dojam kao da je u pokretu. To je i bila prvotna namjena Kinetic dizajna, a ne mogu se sjetiti drugog automobila koji izgleda više 'kinetički' od ovog. Jednako je primamljiva muškoj i ženskoj populaciji, a od nježnijeg spola često ćete čuti 'joj kako je slatka'. Zanimljiva dizajnerska rješenja nastavljaju se i u kabini, no dojam narušava kvaliteta materijala. Previše je tvrde plastike, no u globalu je sve dobro spojeno i bez cvrkutavih zvukova. Pozicija za upravljačem, po uzoru na većeg Focusa, je izrazito ergonomska i Fiesta s malim motorom kao da zove na agresivniju vožnju. Kontrole idu u tom smjeru i dovoljno su precizne. Prednja sjedala solidno drže tijelo putnika, no straga za ugodna putovanja ima dovoljno mjesta tek za dvije osobe. Sve više od toga i komfor pada u vodu, dok je praktičnost na razini segmenta, s nekoliko manjih i većih pretinaca te prtljažnikom koji broji 295 litara.



KINETIČKI DIZAJN u pokretu, dinamičnost je solidna, no za uzbudljivije manevre 1.25 motor nema dovoljno snage



FORD JE SVOJIM KINETIC DIZAJNERSKIM IZRIČAJEM STVORIO IZRAZITO DINAMIČNE I ATRAKTIVNE LINIJE





U UNUTRAŠNJOSTI se nastavlja zanimljiv i moderan dizajn, ergonomija ja na visini zadatka, no smeta previše plastičnih dijelova

MOTOR u testiranom primjerku je 1.25-litarski benzinac s 82 KS i 114 Nm ukomponiran s ručnim pet-stupanjskim mjenjačem. Takva kombinacija

na papiru ne zvuči loše, ali u praksi pada zbog potrošnje goriva. Motor je solidan u gradu i kad nemate velike zahtjeve, u suprotnom se vodi bitka s brojkama oko 8 l/100 km. Dio možemo pripisati nedostatku šestog stupnja prijenosa, ali i bez toga potrošnja nas je razočarala. Pri tome se ne može reći da je ovo nešto naročito brza Fista. Stotka je dostignuta za 13.3 sekunde, a maksimalna brzina tek 168 km/h. Ipak u normalnim gradskim uvjetima zadovoljava većinu potreba i nije realno očekivati performanse agilnog Swfita, ni dinamičnost u vožnji. Prednosti Fieste, bar s ovim pogonskim sklopom traže se na drugim mjestima, prvenstveno u privlačnom dizajnu i trenutno primamljivoj cijeni sa solidnom opremom. ■



INSTRUMENTI su zanimljivo izvedeni, a naročito dobro izgledaju noću





PRTLJAŽNIK s 295 litara zadovoljit će većinu potreba u ovom segmentu



SJEDALA su solidna, a prostor straga je ograničen ukoliko naprijed sjede više osobe, no žrtvovanjem prostora sprijeda i straga može biti dovoljno mjesta za koljena, ali samo za dvije osobe



BENZINSKI motor iz obujma 1.25 litara izvlači 82 KS i 114 Nm, a za masu od jedva iznad 1.000 kg očekivali smo bolje performanse i manju potrošnju









OPREMA

▶ Daljinsko centralno zaključavanje ▶ ABS, zračni jastuk vozača i suvozača ▶ upravljač podesiv po visini i dubini ▶ električno podesivi prednji prozori ▶ podešavanje visine prednjih svjetala ▶ putno računalo ▶ rezervni kotač pune veličine ▶ Ice Pack 71 (AM/FM radio ▶ CD/MP3 ▶ USB priključak) ▶ klima uređaj ▶ prednja svjetla za maglu ▶ 15'' alu. naplatci ▶ metalik boja

autoIQ magazin KONAČNA OCJENA 6,4/10*

SEGMENT: B-SEGMENT

KOMENTAR: Jedan od najatraktivnijih automobila u segmentu, no motor koji mnogo troši, a ne uzvraća performansama ruši ocjenu.

*sustav ocjenjivanja automobila objašnjen je na stranici AUTOIQ TEST ZONA

U novom broju AutoIQ magazina upoznajemo Vas s ekipom koja živi u znaku munje...

OPEL FAN KLU



OPC linija ima svoje mjesto među članovima Opel kluba

POČETCI hrvatskog Opel kluba sežu u ranu 2005. godinu kada je nekolicina entuzijasta, ohrabrena zlim tretmanima vlasnika drugih marki vozila s tada vrlo popularnih news grupa, odlučilo okrenuti novi list u obliku foruma otvorenog za sve zaljubljenike marke Opel. Počevši sa svojim eksperimentalnim radom u proljeće iste godine, forum uopće nije bio lociran na serveru, već na običnom laptopu čije su kapacitete članovi foruma, na oduševljenje administratora, prerasli u roku nekoliko tjedana. Forum je već u svojim prvim danima okupio više stotina zaljubljenika u njemačku marku, što je posljedično vodilo u smjeru redovnog druženja članova, uskoro i na tjednoj bazi. Ta se tradicija održava i dan danas, nakon osam godina!



FORUM JE VEĆ U SVOJIM PRVIM DANIMA OKUPIO VIŠE STOTINA ZALJUBLJENIKA U NJEMAČKU MARKU, ŠTO JE POSLJEDIČNO VODILO U SMJERU REDOVNOG DRUŽENJA ČLANOVA



MILENIJSKA FOTOGRAFIJA u čast Astre



UB HRVATSKA

LOGIČKI je uslijedila i službena registracija udruge građana, što je klubu omogućilo da se bavi realizacijom popusta na usluge kod raznih auto trgovina, te servisa za potrebe članova i humanitarnim gestama u obliku pomoći onima kojima je to najpotrebnije. Opel klub redovito organizira druženja članova kluba i foruma u obliku zajedničkog 'roštiljanja' s bogatim raspravama o automobilskom svijetu. Članovi kluba redovito uživaju u ovakvim druženjima koja su do sada organizirana u mnogim gradovima diljem Hrvatske, uključujući Zagreb, Slavoniju, Sjevernu Hrvatsku, Istru i Dalmaciju. Klub je sudjelovao kao gost na Opel susretima koje održavaju susjedi naše države, uključujući posjet Opel klubu Srbije te druženje uz jezero Balaton s Mađarskim Opel klubom.



SUSRET u Trogiru



OPEL KLUB danas broji stotinjak aktivnijih članova, no članovi foruma su posebna priča. Uz 3.500 članova, forum Opel kluba u svakom trenutku broji između 50 i 100 na trenutno aktivnih korisnika, što sami forum čini vrlo živim i idealnim mjestom za razmjenu iskustava svih članova, novih i starih. Odnosno za sve ljubitelje marke dobre volje! Forum Opel kluba danas ima više od 1.000 aktivnih korisnika koji redovito prate i sudjeluju u temama i raspravama s drugim članovima. Posebno vrijedi istaknuti odličnu lokalnu suradnju kluba s Opelom Hrvatska, kao i s Opelom u Njemačkoj od koga je klub službeno priznat i od koga je dobio aktualni logo na korištenje.

Opel
fan klub
Hrvatska



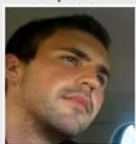
NATJECANJE u izmjeni kotača, u Kloštru Podravskom

Na tragu da zao

Kada u McLarenu kažu da rade na projektu najboljeg vozačkog automobila ikada, a pri tome svi dobro znamo kakve su modele do sada proizvodili, logično je zaključiti da nisu daleko od postavljenog cilja...

MP4-12C JE SAMO ZAGRIJAVANJE...

Napisao:



NIKOLA JURKOVIĆ



SEGMENT superautomobila sve se više zaoštrava. Renomirani proizvođači zadaju glavobolje jedni drugima, a baš taj faktor utječe na njihove stalne novotarije i dosezanja samog neba kao krajnje granice. Takva je i ekipa iz McLarena, koja ne pita za cijenu. Ono što se zamisli, potrebno je i postići! Nakon sada već legendarnog F1 modela, koji je bio zaludio svijet i mnogima zaigrao maštu, red je došao na dugo razvijani projekt pod imenom P1. Prvi pravi nasljednik britanske legende, dugo vremena najskupljeg automobila na svijetu, stiže s opakim planovima za osvajanje uskog, ali izuzetno vrijednog tržišta. Proizvodnja bi trebala biti ograničena na 500 modela, te će najvjerojatnije biti ponuđeni postojećim klijentima McLarena i kolekcionarima po cijeni od 1.2 milijuna dolara, bez odlaska u javnu prodaju. Onda već možemo smatrati da su rasprodani i da salonske primjerke nećemo vidjeti. U Ženevi će konačno zabljesnuti u punom sjaju i kao takvog ga možemo očekivati u 'prodaji'. Kako se premijera bliži, tako na vidjelo izlazi sve više podrobnijih detalja, pa već sada možemo čuti, ne vidjeti, kako će izgledati digitalna upravljačka ploča koja će biti dostupna za 'Race mode', koji će uporabu imati isključivo na trka-







DETALJI se čuvaju kao najstroža vojna tajna, no Britanci obećavaju da će koristiti novi V8 motor. Tko zna, možda bude samo dorađeni iz MP4-12C, ali može se čuti da će imati gotovo 1.000 KS



biđe i najbolje



DOBRO ZAKAMUFLIRAN MODEL uhvaćen je u više navrata tijekom testiranja, bilo na javnoj cesti ili pisti



NOVA MCLARENOVA zvjerka izgleda odlično i sigurni smo da konačni izgled koji će biti predstavljen u Ženevi neće previše odstupati od ovog



PROIZVODNJA BI TREBALA BITI OGRANIČENA NA 500 MODELA, TE ĆE NAJVJEROJATNIJE BITI PONUĐENI POSTOJEĆIM KLIJENTIMA MCLARENA I KOLEKCIONARIMA PO CIJENI OD 1.2 MILIJUNA DOLARA

ćim stazama. Kontrolna ploča, prema neslužbenim navodima iz McLarena, sadrži indikatore slične onima koje vidimo u kokpitu bolida Formule 1. Spomenuti način rada također posjeduje opciju kontroliranja stražnjeg krila, što je još jedna novotarija preuzeta iz svijeta Oktanskog cirkusa. Kada se 'Race mode' aktivira, na ekranu se osvijetli niz indikatora u zelenoj, crvenoj i plavoj boji te vozač proživljava sve doživljaje kroz koje svakodnevno prolaze Button i Perez. Ne zaboravimo i zvučnu kulisu koja dopire iz područja motora te, naravno, vozna svojstva koja su na vrhuncu savršenosti. Pitate se kako to možemo znati? Pogledajte malo u McLarenovu povijest, zar nije svaki stroj bio savršenstvo koje svojedobno postavlja nova pravila u opakom svijetu superautomobila!Gužvanje asfalta pod kotačima omogućuje mu novi V8 motor koji će s KERS sustavom razvijati blizu 1.000 KS. Ubrzanje i hvatanje stotke trebalo bi trajati manje od tri sekunde, a maksimalna brzina iznosit će zadivljujućih 390 km/h. Zanimljivo da Britanci ne ciljaju na najveće brojke, već na najbolja vremena koja je neki serijski automobil ikad postigao na trkaćim stazama. To se zove očuvanje tradicije... ■







VIZIJA FERRARIJEV

Za ova fotografije ne morate zahvaljivati Ferrariju, već momku koji se otprije proslavio renderiranim konceptom Lamborghinija - Alexu Imnadzeu...

Napisao:



DARIJAN KOSIĆ

ČETVEROVRATNI FERRARI, to još uvijek nije ugledalo svjetlo dana, pa čak ni kao ozbiljniji koncept. Ipak, ovo nije prvi pokušaj stvaranja limuzinskog, rekli bismo obiteljski nastrojenog Ferrarija. Sada već davne 1980. godine, Pininfarina je predstavio jedinstveni koncept Ferrari Pinin za ondašnji sajam automobila u Torinu, koji je na tome zauvijek i ostao. Danas postoje veliki automobili iz Maranella, poput novog FF-a ili 612 Scagliettija, ali to su sve coupe modeli s četiri sjedala. Ovo što nam je prikazao mladi Alex Imnadze svakako razigrava maštu, ali ne i nadjenuto ime. Alex može biti sretan ako ne dobije poziv od Maseratijevih odvjetnika, a mi ćemo ipak preći preko te (ne)maštovitosti. Sam automobil izgleda realno moguće, jer kombinira detalje zadnje generacije Ferrarijevih modela. Tako vidimo linije inspirirane FF-om i brutalnom F12 Berlinettom. Savršen recept za savršenu luksuznu limuzinu! Izostanak stražnjih i bočnih otvora za zrak može sugerirati da je autor ovo zamislio s motorom sprijeda i vjerojatno stražnjim pogonom, jer u suprotnom narušava bit i postojanje FF-a. O tehničkim 'podacima' možemo samo nagađati. Dragi Alex nije ostavio nikakve zamisli o tome što bi oživljavalo njegovu kreaciju. Bilo kako bilo, ova konceptna studija je zanimljiva i vjerojatno najrealniji pokazatelj mogućeg budućeg izgleda Ferrarijevog sedana, ako se Talijani ikada potrude ga izraditi. ■

ALEX MOŽE BITI SRETAN AKO NE DOBIJE POZIV OD MASERATIJEVIH ODVJETNIKA, A MI ĆEMO IPAK PREĆI PREKO TE (NE)MAŠTOVITOSTI





LICE na prvu otkriva sve povezanosti s postojećim dizajnerskim rješenjima Ferrarija, mladi Alex je odradio vrlo dobar posao

ČETVEROVRATNI FERRARI izgleda dobro, a sudeći prema ovoj studiji, prednja vrata bi se vjerojatno mogla otvarati podizanjem, u dobrom stilu Lamborghinija, a manja stražnja u suprotnom smjeru





VE LUKSUZNE LIMUZINE

TRENUTNO SAMO RENDERIRANI KONCEPT

HAK PROVEO TESTIR AUTO SJEDALICA NA DOMAĆEM TRŽIŠTU

Prema tradicionalnom međunarodnom testu 17 dječjih auto sjedalica u svim težinskim kategorijama, najsigurniji Römer Duo Plus...

Pripremili: **HRVATSKI AUTOKLUB I AUTOIQ MAGAZIN**

HRVATSKI AUTOKLUB objavio je rezultate drugog ovogodišnjeg testa dječjih sjedalica. Od 2000. godine HAK i njegovi partneri – europski autoklubovi svake godine objavljuju barem jedan usporedni test dječjih sjedalica u svim težinskim kategorijama. Fokus, kao i u prethodnim testiranjima, je bio usmjeren na sigurnost, jednostavnost uporabe i ergonomiju, sadržaj štetnih sastojaka te čišćenje i završnu obradu. Šest auto sjedalica je tom prilikom dobilo ocjenu dobar i tako ostalo na korak do maksimalne ocjene. Riječ je o sjedalicama Graco Junior Baby s i bez baze, Römer Duo Plus, Kiwy SPF 1 Isofix, Kiddy Guardianfix Pro 2 i Takata Maxi Isofix. S druge strane, tri proizvoda prošla su s najgorom mogućom ocjenom loše, od kojih dva zbog nedovoljne sigurnosti. Tako se sjedalica Casualplay Baby Zero Plus s Isofix bazom pokazala lošom pri frontalnom sudaru, Nania Trio Plus pri frontalnom i bočnom sudaru, dok je kod sjedalice Bébécar Easymaxi EL sadržaj štetnih sastojaka bio previsok pa je to rezultiralo najgorom opisnom ocjenom. Testiranje je pokazalo da je sve više proizvoda koji koriste Isofix sustava, jer je ovaj put čak šest auto sjedalica imalo takvu opciju. Ta će se brojka sasvim sigurno još više povećati kada Isofix i drugi slični sustavi postanu obavezni u novim modelima automobila koji dolaze na tržište od studenog 2014. ■



U HAK-u naglašavajul

Istraživanja pokazuju da većina ljudi u automobilima ne prevozi djecu na siguran način jer uopće ne koriste dječju auto sjedalicu ili je koriste na nepravilan način koji djeci ne osigurava maksimalnu zaštitu. Bez obzira na rezultate, svaka od testiranih autom sjedalica bolja je od nikakve. One su jedini prihvatljivi način postizanja dječje sigurnosti, u najvećem broju nesretnih slučajeva, spasit će život djeteta i smanjiti ozbiljne posljedice, a na njihovo korištenje vozače obvezuje i Zakon o sigurnosti prometa na cestama.

RANJE

A



Römer Duo Plus



nisko opterećenje pri bočnom sudaru, izvrsno vođenje pojasa, lako prilagođavanje pojasa veličini djeteta, sjedalica se može jako učvrstiti za sjedalo vozila, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jasna i vrlo jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, mala potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, izvrsna završna obrada, vrlo niska kontaminacija



prosječno opterećenje pri frontalnom sudaru

Takata Maxi Isofix



nisko opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, izvrsno vođenje pojasa, lako prilagođavanje pojasa veličini djeteta, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, izvrsna završna obrada, vrlo niska kontaminacija



limitiran pogled djeteta

Graco Junior Baby

+ vrlo nisko opterećenje pri frontalnom sudaru, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici



– prosječno opterećenje u bočnom sudaru, nespretno vođenje pojasa, sjedalica se ne može jako učvrstiti za sjedalo automobila, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, tvrdo punjenje materijala, manjkava završna obrada, povećana kontaminacija

Graco Junior Baby s bazom



+ vrlo nisko opterećenje pri frontalnom sudaru, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo lagana sjedalica, dobra potpora za noge, dijete ima dobar pogled na okolinu, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja

– prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, nespretno vođenje pojasa, povećana opasnost od pogrešne montaže, tvrdo punjenje materijala, neudobna pozicija sjedenja, manjkava završna obrada, povećana kontaminacija

SVE SE TESTIRA pa čak i kvaliteta samog pojasa, a posebno se razmatra jednostavnost vezivanja i udoban položaj

Kiwy SPF 1 Isofix



+ nisko opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, dobro vođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, dobra potpora za noge, dobro punjenje materijala, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

– komplicirano zakopčavanje, vrlo teška sjedalica, povećana potreba za prostorom, limitiran pogled djeteta, komplicirano čišćenje presvlake

Kiddy Guardianfix Pro 2



+ vrlo nisko opterećenje pri bočnom sudaru, dobro vođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, vrlo dobar oslonac za noge, izvrsno punjenje materijala, udobna pozicija sjedenja, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

– prosječno opterećenje pri frontalnom sudaru, povećana potreba za prostorom, uska školjka sjedala, limitiran pogled djeteta

PROIZVOĐAČ	NAZIV SJEDALICE	ECE GRUPA	TEŽINA OKVIRA/BAZE	OCJENA	OCJENA - OPISNA	SIGURNOST	LAKOĆA UPORABE I ERGONOMIJA	ČIŠĆENJE I IZRADA	ŠTETNE TVARI
Bébécar	Easymaxi EL	0+	4.4	-	loša	+	0	+	-
Casualplay	Baby Zero Plus s Isofix bazom	0+ s bazom	4,1 / 4,9	-	loša	-	+	+	θ
Casualplay	Baby Zero Plus	0+	4,1 / 4,9	0	zadovoljavajuća	+	+	+	θ
Graco	Junior Baby mit Basis	0+ s bazom	3,4 / 3,5	+	dobra	+	+	+	0
Graco	Junior Baby	0+	3,4 / 3,5	+	dobra	+	+	+	0
Prénatal	So Travel	0+	4.2	0	zadovoljavajuća	0	+	+	0
Peg Perego	Viaggio switchable	0+ / I	9.8	0	zadovoljavajuća	0	+	+	++
Nania	Trio Plus	0/I/II	3.4	-	loša	-	0	+	0
Chicco	Xpace	I	8.3	0	zadovoljavajuća	0	+	0	++
Kiwy	SPF 1 Isofix	I Isofix	13.9	+	dobra	+	+	0	++
Maxi Cosi	Priori XP	I	8.9	0	zadovoljavajuća	0	+	++	0
Römer	Duo Plus	I Isofix	8.3	+	dobra	+	+	++	++
Brevi	Tao b.fix	I/II/III Isofix	8.2	θ	jedva dovoljna	0	θ	+	++
Kiddy	Guardianfix Pro 2	I/II/III Isofix	7.7	+	dobra	+	+	+	++
Recaro	Young Sport	I/II/III	8.6	0	zadovoljavajuća	0	+	+	θ
Graco	Logico LX Comfort	II/III	3.8	0	zadovoljavajuća	0	+	++	0
Takata	Maxi Isofix	II/III Isofix	6.9	+	dobra	+	+	+	++

Casualplay Baby Zero Plus



+ vrlo nisko opterećenje pri frontalnom sudaru, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, izvrsna završna obrada

– prosječno opterećenje u bočnom sudaru, nespretno vođenje pojasa, komplicirana montaža, komplicirano čišćenje presvlake, povećana kontaminacija

Graco Logico LX Comfort



+ dobro vođenje pojasa, dobra potpora za glavu, vrlo mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, izvrsna završna obrada

– prosječno opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, sjedalica se ne može jako učvrstiti za sjedalo automobila, uska školjka sjedala, nešto povećana kontaminacija

Peg Perego Viaggio

+ dobro vođenje pojasa, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavna uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



– relativno visoko opterećenje pri frontalnom sudaru, prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, sjedalica se ne može jako učvrstiti za sjedalo automobila, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, limitiran pogled djeteta

Recaro Young Sport

+ dobro vođenje pojasa, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, idealna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, izvrsna završna obrada

− prosječno opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, teško učvršćivanje sjedalice za sjedalo automobila, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, limitiran pogled djeteta, povećana kontaminacija



Prénatal So Travel

+ nisko opterećenje pri frontalnom sudaru, dobro vođenje pojasa, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, dobra završna obrada

− prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, sjedalica se ne može jako učvrstiti za sjedalo automobila, komplicirana montaža, nešto povećana kontaminacija



Maxi Cosi Priori XP

+ dobro vođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, vrlo mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, izvrsna završna obrada



− relativno visoko opterećenje pri frontalnom sudaru, prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, povećana potreba za prostorom, nešto povećana kontaminacija

Chicco Xpace

+ dobro vođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, vrlo dobar oslonac za noge, dijete ima dobar pogled na okolinu, mala potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, presvlaka se lako skida i periva je u perilici rublja, vrlo niska kontaminacija

− relativno visoko opterećenje pri frontalnom sudaru, prosječno opterećenje u bočnom sudaru, komplicirana montaža, tvrdo punjenje materijala, neudobna pozicija sjedenja, manjkava završna obrada





Casualplay Baby Zero Plus + Isofix baza



+ stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, izvrsna završna obrada

− visoko opterećenje pri frontalnom sudaru, prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, nespretno vođenje pojasa, komplicirano čišćenje presvlake, povećana kontaminacija

Nania Trio Plus

+ jednostavna uputstva i upozorenja, vrlo lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, prihvatljiva potreba za prostorom, mnogo prostora za dijete, dobra završna obrada

− visoko opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, loše vođenje pojasa, teško učvršćivanje sjedalice za sjedalo automobila, nedovoljna potpora za glavu, povećana opasnost od pogrešne montaže, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, tvrda sjedalica bez punjenja materijala na određenim mjestima, neudobna pozicija sjedenja, limitiran pogled djeteta, komplicirano čišćenje presvlake, nešto povećana kontaminacija





Brevi Tao b.fix

+ dobro vođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, izvrsna potpora za glavu, jednostavno zakopčavanje, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

− prosječno opterećenje pri frontalnom i bočnom sudaru, povećana opasnost od nepravilne montaže, komplicirana montaža, uska školjka sjedala, limitiran pogled djeteta, komplicirano čišćenje presvlake



Bébécar Easymaxi EL

+ nisko opterećenje pri frontalnom sudaru, dobra potpora za glavu, mala opasnost od pogrešne montaže, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalica, dobar oslonac za noge, dobro punjenje materijala, dijete ima dobar pogled na okolinu, udobna pozicija sjedenja, prihvatljiva potreba za prostorom, dobra završna obrada

− prosječno opterećenje pri bočnom sudaru, nespretno vođenje pojasa, sjedalica se ne može jako učvrstiti za sjedalo u vozilu, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, komplicirano čišćenje presvlake, vrlo visoka kontaminacija



Uskoro niti vozač

Napisao:

DANIEL BEVANDIĆ

Danas automobili raspolažu modernim sustavima za uštedu goriva, lakšu i jednostavniju vožnju te povećavanje sigurnosti. Nešto što se danas uzima zdravo za gotovo, prije se smatralo scenarijem SF filmova...

NEDOSTAJE SAMO 'AUTOPILOT'

Attention Assist:
Time for a break?

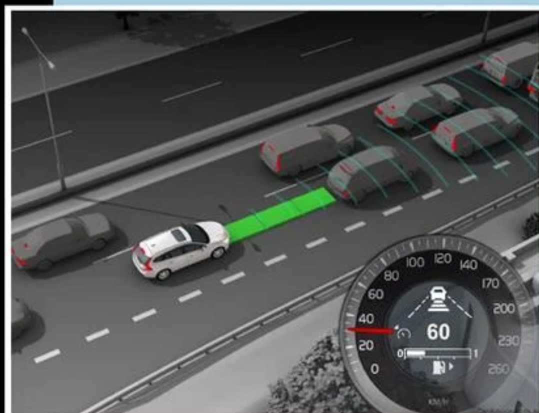
26.5°C

P R N D S

km/h

neće biti potreban

FORD SCORPIO je 1985. godine bio prvi automobil srednje klase s ABS sustavom protiv blokiranja kočnica te električnim podizanjem prozora. Tridesetak godina kasnije, automobili imaju do osam zračnih jastuka, svu silu elektronike poput ABS-a, EBD-a, ESP-a i ostalih koji zaista ispunjavaju svoju namjenu u podizanju sigurnosti, do drugih koji vozača čine gotovo pasivnim promatračem u prometu. Bit će zanimljivo vidjeti što nam nosi budućnost.





Adaptivni tempomat

Nova generacija tempomata omogućava konstantnu brzinu automobila u ovisnosti o vozilima ispred. Ukoliko vozilo ispred smanji brzinu, radar ugrađen u masku automobila šalje informacije u upravljačku jedinicu motora koja automatski oduzima gas i usporava. Ubrzavanjem vozila ispred, po istom principu se i ubrzava vozilo s adaptivnim tempomatom. Time vozač jedino mora držati ruke na upravljaču. Dojma smo da uskoro niti to neće biti potrebno.

Start/stop

Potrošnja goriva se može smanjiti ako se u gradskoj stani-kreni gužvi automobil gasi kada dugo stoji na semaforu. Upravo zato se u nove automobile ugrađuje sustav start/stop koji prilikom prebacivanja mjenjača u neutralni položaj i otpuštanja spojke motor trenutno gasi. Ponovnim pritiskanjem papučice spojke motor se pokreće. Automobili opremljeni ovim sustavom imaju predimenzionirani elektropokretač koji mora izdržati brojna pokretanja. Međutim, ovaj sustav prema novim istraživanjima može oštetiti turbinu kod turbo motora, bilo dizelskih ili benzinskih, jer svako gašenje nakon opterećenja znači prekid cirkulacije i zadržavanje vrućeg ulja u turbini.





Hill Holder

Radi se u biti o električnoj ili mehaničkoj kočnici koja nakon otpuštanja papučice kočnice, sa zadržavanjem noge na spojci, automobil je na uzbrdici do pet sekundi automatski zakočen. Čim elektronika primijeti dovoljno snage za kretanje unaprijed bez kotrljanja unazad, sustav otpušta kočnicu. Hill Holder je naročito koristan u područjima s velikim ubrzdicama gdje omogućava glatka kretanja uz uspone. Time test 'vage' u auto školama možete slobodno otpisati.





Indikatori za prebacivanje stupnja prijenosa

Mnogi automobili na instrument ploči imaju lampice koje signaliziraju kada je vrijeme za prebacivanje iz nižeg u viši stupanj prijenosa i obrnuto. Prateći parametre rada motora, ovisno o optimalnoj iskorištenosti snage i okretnog momenta, upravljačka jedinica motora šalje informacije na instrument ploču čime uključuje pojedine indikatore. Ukoliko se vozači pridržavaju ovakvog načina vožnje moguće su velike uštede goriva.





Radi se o sustavu koji upozorava vozača ukoliko prijeđe preko bočne ili središnje linije na cesti. Ovakvi sustavi na rubovima prednjeg i stražnjeg dijela karoserije imaju sklop senzora koji prate stanje na kolniku. Složeniji sustavi na unutarnjem retrovizoru koriste kamere koje bilježe svaki prelazak preko bočne ili središnje linije. Kada zrake i/ili kamere detektiraju prelazak preko linija, sustav alarmira vozača zvučnim signalima ili podrhtavanjem vozačkog sjedala. Ovo je naročito korisno kod sprječavanja nezgoda uslijed umora i sna za upravljačem.

'Keyless' ulazak i pokretanje motora

Većina skupljih automobila danas dolazi s 'pametnim ključem' koji automatski zaključava vozilo kada se odmaknete od njega na definiranu udaljenost. Također, istim postupkom otključava vrata automobila kada priđete ili samo dotaknete kvaku. Time je najčešće osigurano i pokretanje motora bez ključa, a dovoljno je da 'ključ' bude unutar kabine automobila, najbolje u džepu vozača da ga ne zagubite. Neki automobili tvornički dolaze s opcijom daljinskog pokretanja motora izvan vozila, što se može i naknadno ugraditi. U principu, radi se o relativno jednostavnom sustavu prepoznavanja kodirane frekvencije ključa, kao kod standardnog daljinskog zaključavanja vrata.

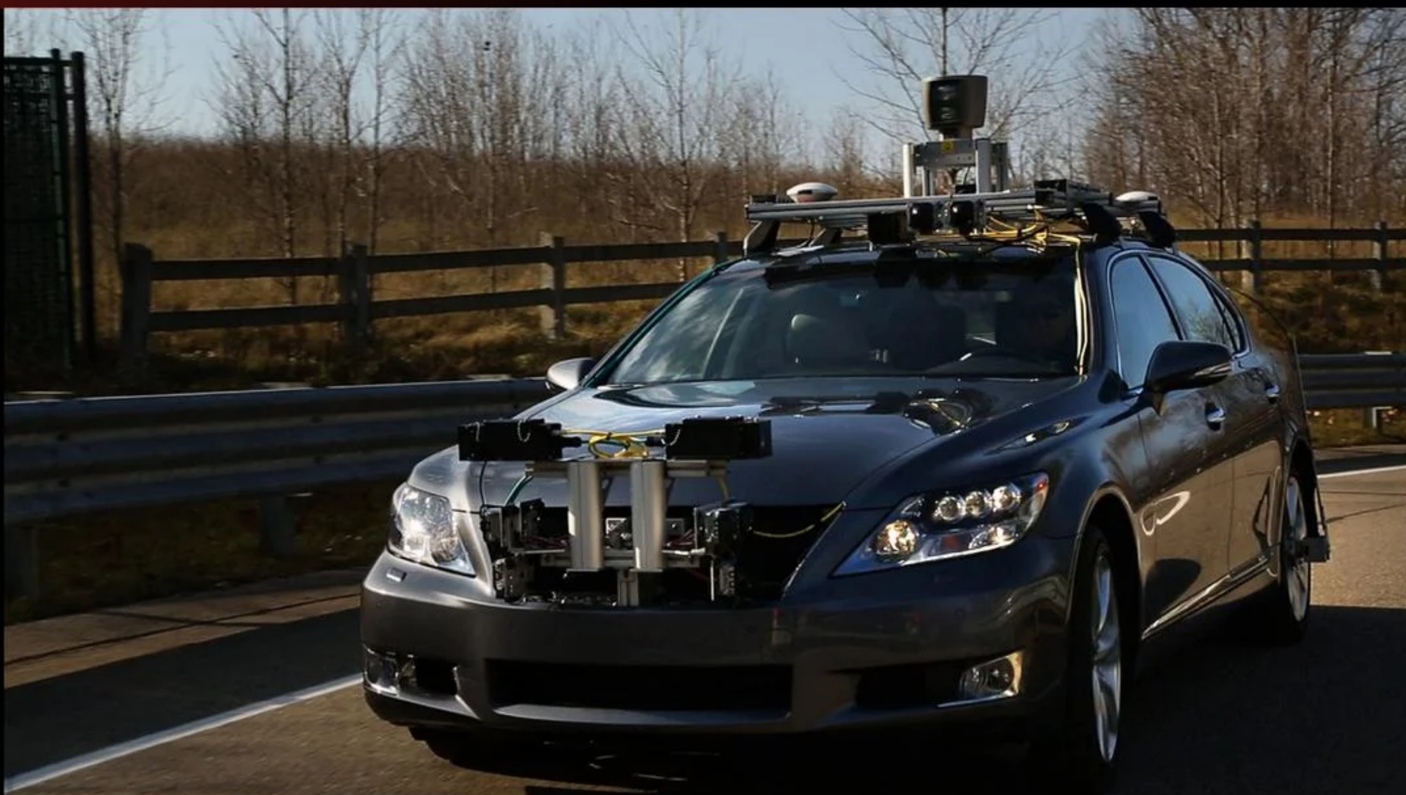




Automatsko paljenje brisača i svjetala

Senzori ugrađeni u vjetroban detektiraju kapljice vode prilikom kiše te automatski pale brisače na unaprijed zadanu brzinu rada. Mnogi novi automobili imaju automatsko paljenje svjetala prilikom ulaska u tunel, slabe vidljivosti ili sumraka, pa čak i automatsko podešavanje između kratkog i dugog snopa svjetala. Radi se o senzorima u farovima ili s vanjske strane središnjeg retrovizora koji su tvornički baždareni na odgovarajuću količinu svjetlosti. Padne li razina osvjetljenja ispod zadane vrijednosti, mikroprekdiači senzora automatski uključuju svjetla ili brisače u slučaju kiše.





AUTONOMNA VOŽNJA je sljedeći korak naprijed, gdje se automobili sami voze, a ovdje vidimo Lexusovo testiranje te tehnologije



Senzor mrtvog kuta

Volvo je prvi razvio BLIS sustav koji vozača obavještava ako se u mrtvom kutu nalazi drugi automobil. Ugrađeni senzori konstantno snimaju mrtvi kut automobila i kada se na kameri ukaže drugo vozilo, bljeskanjem lampice s unutarnje strane retrovizora upozorava se vozača na potencijalnu opasnost u slučaju skretanja ili prestrojavanja.



Kamera za hod unatrag

Nissan Primera početkom 2002. je bila prvi serijski automobil koji je koristio kameru za vožnju unatrag. Naime, zbog nepreglednog stražnjeg kraja prilikom uključivanja hoda unatrag, na monitoru smještenom na središnjem grebenu moglo se u realnom vremenu vidjeti što se nalazi iza automobila. Ne moramo ni spominjati koliko je koristan ovakav sustav bio.



EUROPO, PR

Nakon pokorene Azije i Sjeverne Amerike, došlo je vrijeme da se okrenemo kontinentu s najjačim i najpoznatijim kućnim tunerima.



RIPREMI SE!

Napisao:



BERNARD BENEŠ

OD sedmog broja se u našem magazinu nalazi stalna rubrika o kućnim odjelima velikih proizvođača automobila, zaduženih za odlazak do same granice ludosti, ako ne i preko nje. Krenuli smo s časnim japanskim samurajima koji većinu vremena provode u zastrašujućoj tišini, razmišljajući o svakom pikometru projekta. No, takva razina hladnokrvnosti ne može biti doživotna, štoviše, često puca. Najzanimljiviji dio dolazi nakon puknuća jer ideje koje se tada rađaju, oduzimaju dah. Kako biste se prisjetili o čemu govorimo, spomenut ćemo Nissanovu Micru 350SR s V6 motorom iz modela 350Z, Jukea jačine 545 KS, Mitsubishijevog Evolutiona IX FQ-400, a tu su i brojni drugi proizvodi od kojih će se svakom zavrtjeti u glavi. Nakon Azije, odlučili smo se uputiti u zemlju hamburgera, lošeg obrazovnog i zdravstvenog sustava te motora s najvećim zapremninama. GM nas je dočekao modelima Camaro, Chevelle, Charger, Challenger, Ram, sve od reda posutima značkama R/T, SRT, SS i Performance, dok su SVT i SVO odjeli predstavili Fordove sportske izvedbe Mustanga, F-150 Lightninga i Focusa. Amrikance je također ponekad znalo nešto udariti u glavu (vjerujemo da je „Moonshine“ imao veliku ulogu u tome), nakon čega su stavljali ogromne V8 motore u džipove i pick-up-ove.

EUROPLJANI su s druge strane smatrani najboljim omjerom normalnog i ludog, što se može dokazati u bezbroj primjera. Premda nam Hitler, Nizozemci, Ava Karabatić, cijela Istočna Europa i još mali milijun drugih stvari baš i ne idu u prilog. Ni u svijetu proizvođača automobila ne nedostaje trunka poremećenosti. Nijemci primjerice preko dana rade na najkonzervativnijim automobilima, odmah nakon Rusa i Rumunja, no preko noći ljudi iz AMG-a ili M-a sve svoje frustracije ugrađuju u cestovne modele visokih performansi. Nije ni čudo da vas pri svakoj vožnji ti automobili pokušavaju ozlijediti. Skandinavci poznati po nepojmljivoj svijesti o sigurnosti, vikende provode u prastarim Saabovim i Volvovim modelima jureći po snježnim šumskim cestama zaobilazeći drveća, Bambije i 'nacvrcane' gledatelje. Kod Talijana je dovoljno spomenuti imena Abarth, Stratos, Maserati, Lamborghini, Ferrari i sve nam je potpuno jasno. Kroz sljedeće brojeve, prolazit ćemo zemljama kontinenta na kojem živimo, govoreći o mnogim poznatim kućnim prerađivačima automobila. Vidjet ćete razliku između projekata međusobno udaljenih nekoliko stotina kilometara, nakon čega ćete pomisliti: „Zar smo toliko drugačiji od susjeda?“ Preporučamo da se vežete jer uskoro kreće jurnjava kroz najbolje tunere ove planete. ■

Pininfarinino

Iako zbog kratkog, pa i 'mladog' staža ne spada u punoljetne odltimere, svakako zaslužuje spominjanje zbog izvrsnog dizajna koji se i 20 godina kasni doima kao da je tek skrojen. Poput najfinijiih talijanskih cipela ili odijela...



Napisao:



DANIEL BEVANDIĆ

FIAT je oduvijek bio poznat po jeftinim, ali rasnim sportskim automobilima. Preko modela 124 Sport, 128 Sport, 131 Abarth, Ritmo Abarth, Bravo HGT, pa do Stila Abarth, Talijani su pravi majstori zanata po tom pitanju. U zlatnu Fiatovu povijest svakako spada i model Coupe. Zbog vrhunskog dizajna, snažnih motora i sportske upravljivosti odmilja je prozvan kao 'Ferrari za raju'. Coupe je predstavljen 1993. godine, a sudeći samo po dizajnu doima se kao da je stigao jučer. Malo se novih automobila može pohvaliti takvim bezvremenskim crtama koje će biti jednako atraktivne i za 20 godina. Pod budnom palicom Pininfarine, Coupe je prvi nudio boju instrument ploče koja se podudarala s bojom karoserije automobila, što je u ono vrijeme bilo revolucionarno.

SPORTSKI GENI A kakav bi to bio sportaš kad ne bi imao snažne motore, za današnje pojmove prave gutače goriva. U početku su se ugrađivali benzinci 1.8 16 V sa 131 KS koji je također korišten u Barchetti, za 9 sekundi do stotke. Snažniji 2.0 16V sa 139 konja iz Tipa već je omogućavao ubrzanje do stotke za 8.5 sekundi te maksimalnih 210 km/h. Redizajnom 1998. godine 2.0 16 V zamijenjen je s strojem s pet cilindara - 2.0 20V sa 154 KS. Taj motor se ugrađivao i u Bravo HGT te je bio prava muka za servisere. Zbog velikih dimenzija svaki ozbiljniji servis, poput zamijene remena značio

FIAT



remek–djelo

je



NASTAO je davne 1993. godine, a doima se tako svježe



TURBO PLUS zvjerka s 220 konja i ubrzanjem do stotke kroz 6.5 sekundi i danas izaziva zazubice

bi vađenje motora. No, zabava je stigla s oznakom 'turbo'. Slabija 2.0 Turbo izvedba je razvijala 190 konja, dovoljno za 7.5 sekundi do 100 km/h i maksimalnih 225 km/h. Papreni je bio model Turbo Plus s čak 220 konja! S brojkama od maksimalnih 250 km/h, uz ubrzanje do stotke za svega 6.5 sekundi predstavlja respektabilan rezultat i danas.

COUPE je nastao na temeljima Tipa, no imao je kompletno neovisan ovjes sprijeda i straga. Turbo izvedbe su imale i Visco spojku koja je prema potrebi, ako prednji kotači imaju problema s prijenosom snage na podlogu, snagu motora prebacivala djelomično na stražnje kotače. Jedna zanimljivost; Godine 1994. u usporednom testu talijanskog magazin Gente Motori, uz Coupe 2.0 rame uz rame našli su se BMW 318Is sa 140 konja, te Honda Civic 1.6 VTEC sa 125 konja. Cuope je jedini dobio maksimalnu ocjenu 10 za držanje ceste i stabilnost. Možda ćete reći, pa da, domaći sportaš je favoriziran i guran, no testiranje je bilo vrlo objektivno. Ovaj Pinifarinin uradak imao je ozbiljne vozačke kvalitete. Tu su sportska sjedala, dovoljno precizni mjenjači i upravljač, te niska pozicija sjedenja. Na stražnjim sjedalima mogle su se prevesti i odrasle osobe, dok je prtljažnik imao zapreminu od čak 300 litara. Jedini problem prtljažnika bio je uski okvir. ■

ZBOG VRHUNSKOG DIZAJNA, SNAŽNIH MOTORA I SPORTSKE UPRAVLJIVOSTI ODMILJA JE PROZVAN KAO 'FERRARI ZA RAJU'

Sportaš za šaku eura

Fiat Coupe se još uvijek u velikom broju može vidjeti na hrvatskim cestama. Iako star, za svega nekoliko tisuća eura nudibezvremenski dizajn, snažne motore te sportsku upravljivost i zabavu u vožnji. Održavanje je jeftino jer motori i mehanika dijele tehničku osnovu s ostalim Fiatima toga doba, poput Tipa i Brava. Bilo kako bilo, dizajn je ono što se pamti. Kao i kod svakog automobila čiji pečat nosi Pininfarin dizajnerski studio...





SPORTSKA SJEDALA odlika su svakog modela, a unutrašnjost je i danas privlačna



INSTRUMENT ploča u boji karoserije



COMMON RA

Injektori se montiraju u glavu cilindra na motoru, a imaju istu funkciju kao brizgaljke goriva i držači brizgaljki starijeg sustava ubrizgavanja dizelskog goriva...

Napisao:



dipl.ing. SEAD HAMZIĆ

COMMON RAIL SUSTAV - DRUGI DIO

ZA RAZLIKU od obične dizelske dizne koja se sastoji od mehaničkog dijela, injektor ima integrirani električni dio koji sadrži elektromagnetski regulacijski ventil koji otvara i zatvara injektor. U novije doba, Audi, primjerice, već od modelske godine 2006., umjesto elektroventila koristi piezo kristale radi još preciznijeg odziva na prolazak struje, što omogućuje točnije i brže ubrizgavanje goriva u cilindar. Injektori nisu predmet redovnog servisnog održavanja, no uz pomoć dijagnostičkog uređaja moguće je utvrditi rade li ispravno, odnosno ubrizgavaju li dovoljne količine nafte u cilindar. Ukoliko injektor ubrizgava premalu količinu goriva, govorimo o propuštanju injektora. To znači da je injektor u kvaru i da ne ubrizgava gorivo u potrebnim količinama u cilindar, nego preko povrata goriva na injektoru vraća gorivo nazad u rezervoar. Ukoliko imate takav kvar, vjerojatni simptom će biti otežano paljenje motora i/ili povećano dimljenje motora na cijevi ispuha. Ukoliko injektor ubrizgava preveliku količinu goriva simptom će biti njihanje motora na leru i pojava lupkanja iz motornog prostora prilikom pritiska papučice gasa. Ovaj kvar je vrlo opasan jer znači da injektor ne ubrizgava gorivo u obliku maglice, već ubrizgava gorivo u tekućem agregatnom stanju, što može uzrokovati ispiranje stjenke cilindra i njeno oštećenje, ili oštetiti čelo klipa motora. U oba slučaja potrebno se javiti u ovlašteni servis vozila radi pregleda rada injektora putem dijagnostičkog uređaja. Ukoliko ovlašteni servis potvrdi sumnju na injektore, tražite da se injektori izvade i pošalju na ispitni stroj, kako bi se utvrdio rad injektora u različitim režimima rada (količine goriva u praznom hodu, pri 1.000 okr/min, 2.000 okr/min itd.). Iz izvješća rada injektora koji mora sadržavati brojeve vaših injektora, na jednostavan način možete vidjeti ima li kakvih odstupanja od normale, te koji je injektor (na kojem cilindru), u kojem režimu rada motora ubrizgava u cilindar krive količine goriva. Ovaj test moguće je napraviti jedino u ovlaštenim Bosch servisima.

OŠTEĆEN KLIP uslijed ubrizgavanja goriva u tekućem agregatnom stanju, ne u obliku maglice



SLIČAN TEST moguće je napraviti uz pomoć originalnog dijagnostičkog uređaja u ovlaštenom servisu vozila, no moguća je pogreška ukoliko je na pojedinom cilindru motora slabija kompresija. Tada se događa da klip motora u cilindru koji je 'slabiji' brže putuje prema donjoj mrtvoj točki te injektor ubrizgava nedostatnu količinu za normalan rad, već količinu kako bi 'usporio' klip.

UKOLIKO uslijed zapečenosti injektora nije moguće iste izvaditi iz motora i poslati na test na ispitni

IMATE PROBLEMA SA SVOJIM AUTOMOBILOM? ŠALJITE NAM SVOJE UPITE NA redakcija@autoiq.hr S NAZNAKOM SERVISNI KUTAK TE ĆEMO VAM ODGOVORITI U NAJKRAĆEM ROKU!



AIL INJEKTORI



PREDLAŽEMO	IZBJEGAVAJTE
➡ mijenjati filter nafte na svakom servisu vozila ili jednom godišnje ➡ pri svakom servisu tražiti od mehaničara kontrolu rada injektora uz pomoć dijagnostičkog uređaja ➡ ukoliko se pojave simptomi kvara na injektorima, tražite da se kvar utvrdi uz pomoć testa injektora na ispitnom stroju	➡ točenje goriva na benzinskim crpkama sumnjive kvalitete goriva ➡ nadolijevanje aditiva za čišćenje injektora koji nisu odobreni od strane proizvođača ➡ u slučaju kvara na injektoru, ne pristajte na zamjenu svih injektora



COMMON RAIL INJEKTOR 3. generacije s piezo kristalima

stroj, postoji još jedan test injektora koji je moguće izvesti u servisima koji nisu opremljeni testnim strojem za injektore. Taj test naziva se 'test propuštanja' i izvodi se na način da se crijeva koja vode naftu s povrata prema spremniku goriva isključe i spoje na menzuru. Svakom injektoru pridoda se menzura i prati se tijekom rada motora ili tijekom pokretanja motora koju količinu goriva injektor šalje prema menzuri. Ukoliko su količine jednake injektori su ispravni. Ovaj test traje par minuta, prilično je transparentan i ukoliko se vaš serviser odluči na njega, tražite da se sami uvjerite u eventualnu neispravnost injektora. Ako se nakon ovih testova utvrdi kvar na injektorima, vrlo je vjerojatno kako će Vas serviser nagovarati na zamjenu svih injektora. Naš je savjet da zamijenite samo injektor čije količina ubrizganog goriva najviše odstupa. Tek nakon toga predlažemo novi test da se vidi kako će se ugradnjom jednog novog injektora promijeniti količine ubrizgavanja ostalih injektora.



UREĐAJ za testiranje ispravnosti rada injektora. Provjerava se količina goriva u menzurama te kod ispravnih injektora u svim menzurama mora biti jednaka količina goriva

UVOĐENJE EURO NORMI direktno utječe na razvoj sustava za ubrizgavanje goriva, stoga injektori svaki dan bivaju sve točniji i složeniji, dok razvoj prati i cijena proizvodnje, pa ne čudi da zamjena injektora ponekad može doseći i desetak tisuća kuna. Univerzalnog pravila za trajnost injektora nema. Preporučamo otprilike iste mjere kao i za trajnost visokotlačne common rail pumpe o kojoj smo pisali u prethodnom broju. Znači savjetujemo izbjegavanje točenja goriva na benzinskim pumpama koje prodaju gorivo sumnjive kvalitete. Loše gorivo i voda u gorivu najgori su neprijatelji injektora. Zamjena filtera nafte jednom godišnje naša je preporuka za zdravo disanje injektora. ■



KOMERCIJA

NOVO IZDANJE SETR

PREDSTAVLJAMO: **SETRA COMFORTCLASS 500**

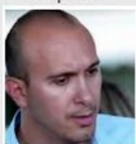


REDEFINIRAO POJAM KVALITETE I KOMFORA



Već na prvi pogled šalje vrlo jasnu poruku: ovo je tipični autobus Setra, dinamičan, samouvjeren i s najvišim ocjenama za udobnost i sigurnost...

Napisao:



MATO PAVLIČEVIĆ

SVE JE SPREMNO za početak komercijalizacije. Dvoosovinski model S 515 HD, dvo i troosovinski S 516 HD i troosovinac oznake S 517 HD se odlikuju sistematskim poboljšanjima u dizajnu, tako da i dalje uspješno spajaju tradicionalne i moderne vrijednosti autobusnog dizajna. Poznati elementi Daimlerovog branda iz Ulma poput inovacija, udobnosti, učinkovitosti i sigurnosti preneseni su i na Seriju 500, ali u novom stilu. S novim ComfortClass 500 u Setri žele učiniti više nego samo pripremiti svoje kupce za izazove u narednih nekoliko godina. Kao tehnološki lider, s novim autobusom postavljaju standarde za projektiranje, aerodinamiku i učinkovitost što je zapravo budućnost opipljiva već danas.



TIPIČNA ZNAČAJKA dizajna je zakrivljena bočna linija koja se diže te postupno pada, s novim ukrasnim elementom na B-stupu. Na prednjem dijelu, dizajneri su mu dali prijateljsko, ali i prepoznatljivo lice. Na potpuno novom nosu u oči upada i veliko zaobljeno vjetrobransko staklo te natpis Setra vidljiv iz aviona. Sve to, zajedno uz redizajnirane retrovizore je optimizirano u toku dugog razvojnog procesa koji uključuje i bezbroj sati testiranja u zračnom tunelu. U kombinaciji s novim retro dizajniranim, a opet aerodinamičnim stražnjem dijelom, CC500 postiže koeficijent otpora zraka od 0.33, što je do sada smatrano nedostižnim u ovom segmentu. Također, novi su modularni dizajn prednjih svjetala i žmigavaca. Ne samo da ComfortClass 500 već u skladu s Euro VI standardima, već njegov ukupni koncept također uključuje udovoljenje brojnih sigurnosnih propisa i zakonskih

LNA VOZILA



RINOG BESTSELLERA

odredbi koje se planiraju u idućih nekoliko godina. To uključuje dodatne zahtjeve za sustave pomoći vozaču, koji će se primjenjivati od 2015., kao i Pravilnik ECE-R 66/01, koji uvodi strože standarde za prevrtanje, a koji će stupiti na snagu dvije godine kasnije. U skladu s tradicijom marke Setra, inteligentna lagana konstrukcija kombinira veću čvrstoću uz manju težinu.

NOVI COMFORTCLASS 500 bit će pokretan Mercedesovim BlueEFFICIENCY motorima. Novi redni šestocilindarski OM 470, zapremnine od 10.7 litara, je optimiziran za što bolju učinkovitost, razvija 315 kW (428 KS) pri 1.800 okretaja, uz okretni moment od 2.100 Nm pri manje od 1.100 okretaja. Aerodinamičan dizajn uz manju masu te mnoštvo ekskluzivnih varijanti opreme pruža operaterima dodatnu privlačnost poslovanja, a Setra je već sama po sebi sinonim za ono najbolje. ■





NA MULTIFUNKCIJSKOM displeju vozač ima sve informacije

POZNATI ELEMENTI DAIMLEROVOG BRANDA IZ ULMA POPUT INOVACIJA, UDOBNOSTI, UČINKOVITOSTI I SIGURNOSTI PRENESENI SU I NA SERIJU 500



MOTOR je Mercedesov 10.7-litarski redni šesterocilndraš koji udovoljava najnovije EURO VI norme



LAGANA SJEDALA s aluminijskim okvirom umanjuju masu i time štede gorivo





VOZAČKO OKRUŽJE Tko ne bi poželio ovakvo radno mjesto



ČETIRI KOTAČA ZA

Rumunj s jasnim zadatkom nudi mnogo, a osim malo veće ovisnosti o benzinskim pumpama, zauzvrat traži samo redovno održavanje...

Napisao:



BERNARD BENEŠ

Snimio:



IVAN KLINDIĆ

A ČETIRI NOVČIĆA

GODIŠTE:
2012.
KILOMETARA:
20.000 km
CIJENA:
50.000 kn





OTKAD je Dacia otvorila poslovnice u Hrvatskoj, mnogi koji nikada prije nisu razmišljali o kupnji potpuno novog automobila, napokon su dobili priliku. Prvo je na tržište došao Logan, a zatim i maleni Sandero. Kao Dacijin predstavnik B-segmenta, dobro se snašao među konkurencijom. Svojim simpatičnim i pomalo siromašnim izgledom privlači pažnju mnogih, no ne onu uobičajenu, ljubomornu, nego suosjećajnu. Kada vas ljudi vide u Sanderu, pomisle kako ste na njihovom financijskom nivou, što u ovim teškim vremenima često ohrabruje. Zvuči grozno, ali kada vidite da ni drugima nije lako, shvatite da niste sami. Dolaskom rumunjskog proizvođača na tržište, niska i niža srednja klasa ponovno mogu naručiti vozilo iz salona bez prodika savjesti. Svima je jasno da Dacia ne nudi mnogo. Primjerice, druga razina opreme - Story s dodatnim paketom Plus, omogućit će vam podizanje prednjih stakala na struju, središnje daljinsko zaključavanje i svjetla za maglu. Dok ćete voziti suncem obasjanim ulicama, zrake će se reflektirati od vaše metalik boje, a iz unutrašnjosti





U boljem paketu opreme naći će se i audio sustav s čitačem CD-a, USB-a i Bluetoothom

Prosječne cijene rezervnih dijelova

Spojka komplet sa zamašnjakom	3.082,92 kn
Disk pločice prednje, par	347,97 kn
Disk pločice stražnje, par	556,12 kn
Zupčasti remen i natezač	722,78 kn
Pumpa vode	583,30 kn
Izražene cijene su bez PDV-a	



SANDERA ne krase posebni aluminijski naplatci, već oni od čelika uz plastične ukrasne poklopce

SANDERO JE JEDNOSTAVAN AUTOMOBIL, BEZ MNOGO ELEKTRONIKE, S DOBRO PROVJERENIM MEHANIČKIM KOMPONENTAMA, ČIME MOŽETE BITI PRILIČNO SIGURNI DA SE NEĆE KVARITI





DIVLJA vožnja mu je nepoznanica, više voli mir i tišinu



će dopirati zvuk omiljene radio stanice, CD-a ili USB-a. Ovaj model Dacie će u svoj putnički prostor smjestiti pet odraslih osoba uz relativnu dozu udobnosti. Vrlo pozitivna strana je prostor za glavu na stražnjim sjedalima, kojeg ima na razbacivanje.

ISTINA je da sve što vidite na Sanderu izgleda vrlo jeftino te se tako i ponaša u praksi. Audio sustav pri glasnijem puštanju muzike blago krči, tipke pri korištenju proizvode plastičan zvuk, sjedala, osim što ne drže putnike u zavoju, škripe pri pomicanju u određenom smjeru, cijeli automobil se pri imalo bržoj vožnji ljulja itd. Mogli bismo do sutra nabrajati što sve Sandero nema i što bi trebalo poboljšati, ali zašto? Kada pogledate cijenu, sve rumunjske mušice u tren oka nestanu iz vidokruga. Primjerak s prijeđenih 20-30.000 kilometara, pogonjen besprijekornim 1.2-litarskim benzinskim motorom, audio sustavom, klimom, metalik bojom i ABS-om, nudi se po cijeni od oko 50.000 kuna. Padu vrijednosti sad već starog modela, uvelike je pridonio dolazak nove generacije. Bitno je napomenuti da niska cijena ne znači isključivo jeftine dijelove. Sandero je jednostavan automobil, bez mnogo elektronike, s dobro provjerenim mehaničkim komponentama, čime možete biti prilično sigurni da se neće kvariti. Kada se sve zbroji i oduzme možemo reći da su Francuzi rumunjskim proizvodom napravili pun pogodak plasiravši ga na siromašnija, ali i ona bogatija tržišta. Prodajni rezultati to zaista i potvrđuju. ■





Dacia Sandero 1.2 Story Plus
Motor: 4 cilindra, 16 ventila, elektronsko ubrizgavanje
Zapremina: 1.149 ccm
Snaga: 75 KS pri 5.500 o/min
Okretni moment: 107 Nm pri 4.250 o/min
Prijenos: pet-stupanjski, ručni
Ubrzanje 0-100 km/h: 13.6 s
Maksimalna brzina: 161 km/h
Dimenzije (dxšxv): 4.020 x 1.753 x 1.534 mm
Zapremina prtljažnika: 320 l
Masa: 975 kg
Prosječna potrošnja: 6.2 l/100 km
Gume: 185/65/R15



- CIJENA
- JEDNOSTAVNOST
- PROSTRANOST
- POUZDANOST



- UNUTRAŠNJOST
- POTROŠNJA
- OSJEĆAJ JEFTINOĆE



SJEDALA su ugodna za vožnju, no bez trunke bočnog potpornja







PREKO 300 litara na raspolaganju je za prtljagu



Savjet servisera

Sandero se uz redovno održavanje ne bi trebao kvariti. Jednostavnost dijelova ne može biti veća, počevši od pet-stupanjskog mjenjača i slabašnog 1.2-litarskog benzinca, pa sve do tipki prošle generacije prožete diljem unutrašnjosti. Ipak, ni Dacia nije imuna na bolesti, stoga valja pripaziti na kablove bobine, zbog kojih automobil zna 'cukati' pri nižim okretajima. Budući da ne vozimo cestama bez rupa, mogli biste se susresti s problemima oko ovjesa, no tu je riječ o potrošnim dijelovima tako da nema razloga za brigu. U slučaju navedenog motora, osim veće potražnje za gorivom, većih boljki nema.



BAZIRANO NA IDEJA

Nakon spajanja tvrtke Benz & Cie. s Daimler-Motoren-Gesellschaftom u lipnju 1926. godine, novoutemeljeni Daimler-Benz stjecao je sve veću popularnost…

Napisao:



IGOR MEDVED



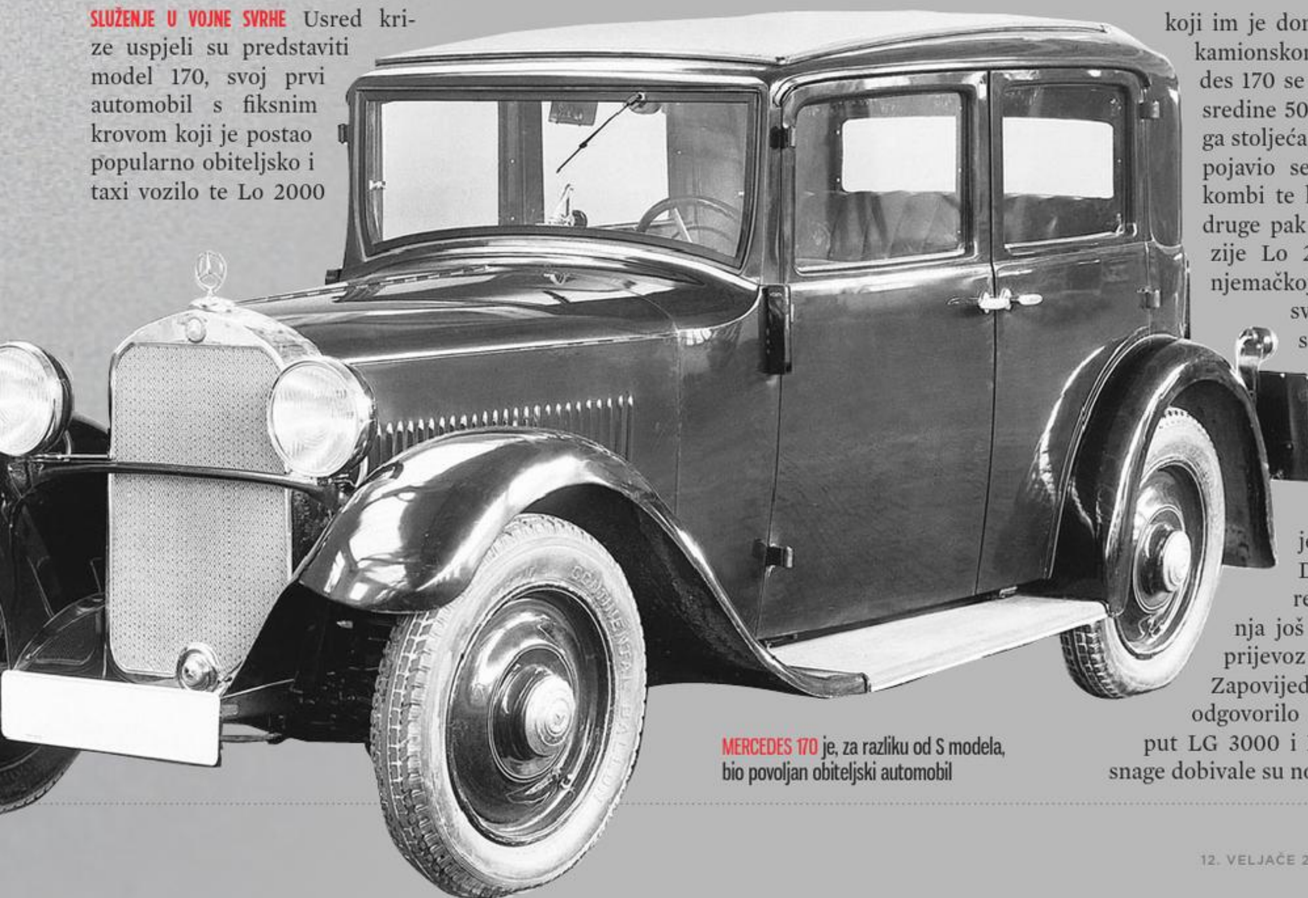
MA DVOJICE GENIJA

ELEGANTAN IZGLED Glavno sjedište Daimler-Benza bilo je u Berlinu dok je proizvodnja zadržana u Stuttgartu, koji je i danas poznat kao sjedište tvrtke. Prvi automobil proizveden nakon spajanja nazvan je Mercedes S, a baziran je na idejama inženjerskog tima kojeg je vodio Ferdinand Porsche (nekoliko godina kasnije utemeljio je vlastitu tvrtku). Odluka rukovoditelja Daimler-Benza prema usmjeravanju na luksuzno tržište i prosječne automobile bio je pravi pogodak budući da ubrzo zadobili reputaciju vrlo kvalitetnih u tim klasama. Također, pri rastu popularnosti uvelike im je pomogao i moderan, odnosno elegantan izgled svih novih modela. Zaobljeniji i nešto kraći model SSK postao je njihov glavni trkaći automobil, a isto tako i sinonim za njemačku kvalitetu na stranim tržištima. Između 1929. i 1931. godine ovaj je model, uz svoju varijantu SSKL, ostvario pobjede na velikoj većini utrka u Europi i Sjevernoj Americi. Trenutno ih je u pogonu samo četiri i treba imati jako dubok džep kako bi se mogao kupiti jedan ovakav primjerak. Tvrtka je stabilizirana pametnom odlukom o proizvodnji malog broja modela, koja im je omogućila i prevladavanje velike ekonomske krize iz 1929. godine - iste godine kada je umro veliki Karl Benz.



MODEL SSK predstavljen je 1928. godine, a imao je maksimalnu brzinu od 193 km/h

SLUŽENJE U VOJNE SVRHE Usred krize uspjeli su predstaviti model 170, svoj prvi automobil s fiksnim krovom koji je postao popularno obiteljsko i taxi vozilo te Lo 2000 koji im je donio veliki uspjeh u kamionskom sektoru. Mercedes 170 se proizvodio čak do sredine 50.-ih godina prošloga stoljeća, a u tom razdoblju pojavio se i u karavanskoj, kombi te kabriolet verziji. S druge pak strane, razne verzije Lo 2000 poslužile su njemačkoj vojsci u Drugome svjetskom ratu koji se opasno približivao. Već je 1935. cijelome svijetu bilo jasno da se Njemačka počela masovno naoružavati pa je s tom namjerom Daimler-Benzu naređena proizvodnja još većih kamiona za prijevoz što više vojnika. Zapovijedima Wehrmachta odgovorilo se kamionima poput LG 3000 i L6500, a u zračne snage dobivale su nove motore DB 600



MERCEDES 170 je, za razliku od S modela, bio povoljan obiteljski automobil



LO 2000 označio je proboj tvrtke u segmentu proizvodnje kamiona

i DB 601. Nakon što su započeli prvi sukobi, svim tvornicama Daimler-Benza dodijeljena je posebna zaštita budući da je proizvodnja spomenutih kamiona i avionskih motora bila jedna od ključnih za njemačke vojne ambicije. Velike koristi od vojne proizvodnje imala je i sama tvrtka čiji su prihodi bili u neprekidnom porastu. Što se tiče automobila, logično da se proizvodilo sve manje primjeraka tijekom rata, no 1942. došlo je do potpunog zastoja. Takav je bio Hitlerov interes jer osim sve većih potreba vojske, nedostajalo i radnika koji bi mogli pokriti tadašnje proizvodne kapacitete. Njemačka kapitulacija 1945. godine imala je strašne posljedice za Daimler-Benz, koji je nakon sporazuma u Potsdamu izgubio sve tvornice i podružnice izvan Njemačke u svrhu otplate državnog ratnog duga, a morali su se odreći i nepodmirenih potraživanja prema državi. Na kraju te godine u vlasništvu im je ostalo samo pet tvornica u kojima su se popravljala Saveznička (uglavnom Američka) vozila.

LEGENDARNI 300 SL COUPÉ U siječnju sljedeće godine, tvrtka je dobila dozvolu od strane SAD-a za ponovnu proizvodnju vozila, počevši od kamiona i rezervnih dijelova budući da im je to bila glavna djelatnost tijekom rata i najlogičniji potez za ponovni početak. Od 1947. Daimler-Benz je započeo punu proizvodnju, ili točnije rečeno, samo su nastavili izrađivati stare,

NJEMAČKA KAPITULACIJA 1945. GODINE IMALA JE STRAŠNE POSLJEDICE ZA DAIMLER-BENZ, KOJI JE NAKON SPORAZUMA U POTSDAMU IZGUBIO SVE TVORNICE I PODRUŽNICE IZVAN NJEMAČKE U SVRHU OTPLATE DRŽAVNOG RATNOG DUGA

predratne automobile. Čak i u takvim uvjetima već su prije kraja desetljeća počeli ostvarivati profit. Mercedes 170 ostao je njihov glavni model, a iako je dizajnom bio u koraku s vremenom, brend nije dobio zasluženu pažnju zbog države iz koje je dolazio. Takvo je stanje trajalo do početka 50.-ih kada je započeo njihov veliki uzlet u kojem su postali simbol njemačkog ekonomskog čuda. Razvoj sektora gospodarskih vozila odrazio se na rast domaće ekonomije, a tijekom cijeloga desetljeća tvrtka je imala globalni monopol u proizvodnji dizel motora koje su ugrađivali u svoje kamione. Uspjeh je poprimio još veće razmjere 1954., kada je predstavljen 300 SL coupé- model koji je

MERCEDES 300 SL coupé je bio pravi dokaz kako automobil ne treba imati najjači motor da bi bio najbrži, zbog svojega nižeg težišta i bolje aerodinamike od konkurencije



napravio veliki „boom“ u svijetu automobila. Radi se o tada najbržem automobilu (maksimalna brzina 260 km/h) koji se našao u proizvodnji, a obilježio je cijelo desetljeće. Nije bilo modela koji bi se mogao usporediti s ovim u smislu tehničkih performansi i upravljivosti te je 1.400 komada odmah izvezeno u SAD što je lansiralo brend u nebesa. Mercedes 300 SL ostvarivao je pobjede na utrkama poput 24 sata

MODEL 280 SL predstavljen je u prosincu 1967.

Le Mansa, Carrera Panamericana i u Grand Prix seriji što je bio još jedan dokaz tehničke sofisticiranosti. Potražnja za automobilima sa znakom trokrake zvijezde prelazila je proizvodne mogućnosti, što samo za sebe govori koliko je tvrtka postala uspješna. Također, proširio se i raspon ponude gospodarskih vozila- od kombija do glomaznih kamiona. Nikako se ne smije zaboraviti ni Unimog (njem. UNIversalMOtorGerät), odnosno višenamjenski kamioni srednje kategorije koji su razvijeni prvenstveno za poljoprivredne poslove. Uslijed ovakvoga razvoja, Daimler-Benz je krenuo u gradnju tvornica izvan Njemačke, a pogodne države za ovakav projekt bile su Brazil, Argentina, Indija, Turska, Irana i Južnoafrička Republika.

NASTAVAK RAZVOJA Tijekom 60.-ih godina u svoje su tvornice uveli novi sustav proizvodnje. Donesena je odluka o slaganju svih novih modela na jednoj platformi, odnosno na istoj proizvodnoj liniji. Ova sjajna inovacija smanjila je cijenu proizvodnje po komadu budući da su svi modeli dijelili isto podvozje. Tvrtka je stremila ka proizvodnji najkvalitetnijih vozila u svim segmentima, a nastavak povećane prodaje nije narušen čak ni tijekom naftne krize 1973. godine kada su bila teška vremena za cijelu automobilsku industriju. Predstavljeni su modeli poput 230 SL, 250 SL i 280 SL, s time da se ovaj posljednje spomenuti često progla-

OBJAŠNJENJE NAZIVA MODELA

Tradicionalna nomenklatura Mercedes-Benzovih automobila promijenila se počevši s modelima koji su predstavljeni 1994. godine. Do tada je naziv imao tri broja i slovo- brojevi su označavali obujam motora (umnožen za 100), a slovo je bilo „E“ za unutarnje ubrizgavanje goriva (njem. Einspritzung), „D“ za dizelski motor te „L“ ukoliko se radilo o automobilu s velikim međuosovinskim razmakom. Od navedene godine, ovaj način označavanja modela promijenjen je u formu u kojoj prvo slovo označava klasu, a broj kubikažu motora.





U DOBA NEMAŠTOVITOG DIZAJNA MODEL 450 SLC bio je jedan od najprodavanijih



BROJNI IZUMI

Mercedes-Benzovi automobili kroz povijest su se mogli podičiti brojnim izumima koje su osmislili njihovi inženjeri. Još je u prvom dijelu njihove povijesti navedeno kako je Carl Benzu pripisan patent za prvi automobil na svijetu 1886. godine, a četrdesetak godina kasnije predstavili su prvi kamion pogonjen dizelskim motorom. Prvi autobus na prirodni plin pojavio se na tržištu 1971., čime su smanjene emisije ugljičnog dioksida. Mercedes-Benz je i prvi proizvođač koji je predstavio turbo dizelski motor, još 1978. godine, a u novije doba istaknuli su se common-railom koji rezultira boljim performansama automobila i manjom potrošnjom goriva. Prvi su u svoje automobile ugradili ESP (eng. Electronic Stability Programme) što je danas prihvaćeno kao standard. Navedena postignuća su samo neka od najvažnijih u njihovoj povijesti, s utjecajem na cijeli automobilski svijet.

šava jednim od najboljih u povijesti Daimler-Benza. Također, kroz 8 godina prodano je preko 1,9 milijuna primjeraka modela E-klase (W114 i W115), pokretače novog, poprilično kvadratnog dizajna koji će ih krasiti i kroz sljedeće desetljeće. Unatoč tome, ovi modeli su pronašli velik broj kupaca srednjeg sloja jer je kupovina Mercedesa sa sobom donosila prestiž. U takvoj dizajnerskoj filozofiji posebno su se istaknuli modeli 450 SL i 450 SLC. Razvoj gospodarskih vozila bio je u daljnjem porastu nakon što su u razdoblju od 1968. do 1981. godine kupili četiri domaća proizvođača s ukupno pet tvornica.





ŠIRENJE U DRUGE SEKTORE I SPAJANJE S CHRYSLEROM No, takvo idilično stanje nije moglo potrajati zauvijek. Prijelaz iz 70.-ih u 80.-te zaustavio je daljnji napredak tvrtke. Razloga je bilo mnogo, a glavni su nova naftna kriza i snažna konkurencija iz Azije koja je polako krenula u osvajanje svoga dijela kolača. Tada je glavni čovjek financijskog sektora Daimler-Benza, Edzard Reuter, predložio kupovinu tvrtki iz sektora elek-

tronike i zrakoplovne industrije kako bi imali širi opseg poslovanja te na taj način bili neovisniji o čestim krizama koje su se pojavljivale u autoindustriji. Kupili su većinske pakete u dvije aviokompanije (Dornier i MBB) te AEG-u iz sektora elektronike. Nakon takvih kupovina, trebalo je restrukturirati poduzeće. Postali su holding Daimler-Benz AG u srpnju 1989. godine, a pod njihovim krovom su bile sve ove tvrtke, plus novoosnovani Mercedes-Benz AG. Ipak, ni ovi potezi nisu dali željene rezultate te je 1995. došlo do novog restrukturiranja u kojem se sve podredilo proizvodnji vozila i uslužnim djelatnostima. Iste godine osnovana je i tvrtka za proizvodnju autobusa, European Bus Company (EvoBus), u potpunom vlasništvu Mercedes-Benza. Što se automobila tiče, tih je godina njihov dizajnerski odjel konačno odbacio „kockastu" filozofiju i krenuo u puno atraktivnijem smjeru. Pojavile su se nove serije poput A, B i M-klase, a započela je i proizvodnja malih gradskih automobila koji se prodaju pod nazivom Smart. Time je Mercedes-Benz kupcima ponudio vozila iz svih segmenata, a brojke prodanih modela rasle su iz godine u godinu te na prijelazu tisućljeća došle do 2 milijuna komada godišnje. A 1998. godine pojavila se velika vijest za cijelu industriju- spajanje s Chryslerom u DaimlerChrysler AG kako bi se održala konkurentnost ovih dvaju brendova na svjetskom tržištu. Njihove ekspanzionističke ambicije tu nisu stale, jer ubrzo su kupili i udjele u Mitsubishiju i Hyundaiju. Početkom milenija, DaimlerChrysler AG krenuo je i s predstavljanjima novih Maybacha, od kojih je prvi bio Maybach 57 iz 2002. godine. No, cijeli ovaj val širenja stao je 2007., kada su prodali većinski dio svojega paketa u Chrysleru budući da su takav potez ocijenili najpametnijim na duge staze. U kolovozu iste godine promijenjen je naziv u Daimler AG, a dvije godine kasnije prodali su i preostalih 20% dionica Chryslera.



MERCEDES W114 predstavnik je E-klase i s ovim modelom se krenulo u „kockasti" dizajn svih njihovih automobila



SPAJANJE S CHRYSLEROM dogodilo se 1998. godine

USPJESI U MOTORSPORTU



Formuli 1 priključili su se 1954. godine i odmah doživjeli veliki uspjeh. Nakon što je sredinom te sezone Juan Manuel Fangio prešao u njihove redove iz Maseratija, ostvario je četiri pobjede koje su ga odvele do naslova prvaka. U istom automobilu (Mercedes-Benz W196) nastupili su i sljedeće sezone, a Fangio i Stirling Moss su pobijedili na 6 od 9 utrka voženih te godine i time osvojili prvo i drugo mjesto u ukupnom poretku. Stirling Moss je pobijedio te iste godine i na legendarnoj utrci Mille Miglia u jednako legendarnom modelu 300 SLR. Nakon nesreće Pierre Levegha u Le Mansu 1955., Mercedes-Benz se povukao iz Formule 1 sve do 1993. godine. Tada su samo opskrbljivali motorima Sauberovu momčad, a dvije godine kasnije takav su sporazum postigli s McLarenom. Na prvi naslov prvaka čekali su do 1998. kada je Mika Häkkinen osvojio pojedinačnu, a momčad konstruktorsku titulu.

Također, i Lewis Hamilton je 2008. osvojio pojedinačni naslov vozeći za ovu momčad. Od 2010. godine postoje kao samostalni tim pod nazivom Mercedes GP, ali također su nastavili isporučivati McLarenu svoje motore. Vrijedi spomenuti da Mercedes-Benz opskrbljuje FIA-u sigurnosnim automobilima te ostalim službenim vozilima na stazi, poput npr. vozila liječničke pomoći. Od ostalih kategorija natjecanja, kontinuirano nastupaju u DTM-u od 1988., imaju dva naslova prvaka u GT Championshipu (1997. i 1998.) te su nastupali u IndyCar seriji do 2000. godine gdje su ostvarili ukupno 18 pobjeda.





RAZVOJ NOVIH TEHNOLOGIJA U suvremeno recesijsko doba, Daimler AG nastavlja s velikim ulaganjima u području razvoja novih tehnologija, dakle hibridnih i električnih automobila. Također, velik dio truda odlazi i na dodatno širenje na svjetskoj karti te iskorištavanje potencijala likvidnih tržište, poput npr. azijskog. Tako je napravljena i tvornica u Pekingu u kojoj se proizvode C i E-klase namijenjene tome dijelu svijeta. Nove tvornice su u fazi izgradnje ili su netom dovršene i u Mađarskoj, Mexicu te SAD-u, a svaka od njih proizvodi maksimalno dvije do tri klase automobila. I u ova teška vremena tvrtka se trudi biti ispred vremena u kojem se nalazimo, jer su naviknuti na takve dosege kroz svoju povijest. Također, realno je utvrditi da uz ovu marku dolazi i ugled kojega nema ni jedan drugi automobilski brend na svijetu, odnosno rijetko koji je u njihovom rangu. Zbog toga, Mercedes-Benz će uvijek imati svoju imućnu klijentelu s kojom nemaju brige za budućnost. ■



PRVI MAYBACH koji je predstavljen pod DaimlerChryslerom AG bio je model 57





PRVA GENERACIJA A-KLASE pojavila se 1997. Godine



AMG MERCEDES-BENZ

Mercedesov tuning odjel AMG osnovali su Hans-Werner Aufrecht (A) i Erhard Melcher (M) 1967. godine. Posljednje slovo (G) je zbog Aufrechtovog rodnog mjesta- Grossaspacha. Od svojih početaka prije 45 godina kao nezavisna tvrtka za tuning i pripremu trkaćih Mercedesovih automobila, danas su izrasli u dobavljača ekskluzivnih sportskih automobila s velikom ponudom modela iz različitih klasa. Svoju slavu počeli su graditi pobjedama na raznim touring utrkama, od kojih je prva došla 1971. godine u Mercedesu 300 SE, modificiranim AMG-ovih 6,9-litarskim motorom. Velika potražnja za Mercedes-Benzovim automobilima krajem 70.-ih godina prošloga stoljeća povećala je i narudžbe njihovih sportskih AMG verzija. Tvrtka je prerasla taadašnje kapacitete svoje tvornice u Affalterbachu te je 1985. izgrađena još jedna. Od 1999. godine AMG je inkorporiran u Daimler-Chrysler AG nakon što je im je H.W. Aufrecht prodao većinski paket dionica. Kao sastavni dio Daimlera, AMG-ovi modeli dobili su još veću popularnost, a najveće tržište su im SAD-e s preko 40% globalnog udjela u prodaji.

Free Subscription

Čitajte nas na
Appleovom Newsstandu

Bogato multimedijalno iskustvo digitalnog magazina.

Čitajte nas bez naprezanja. Najsitniji detalji su *one pinch away.*

Ponesite svoj AutoIQ magazin na iPhonu i iPadu ma gdje bili.

Pratite nas na  



Powered by Aplitap.hr 



OGIER P
VELIKO

RIREDIO IZNENAĐENJE

U tek drugoj utrci Volkswagena u WRC-u, Segastien Ogier uspio im je donijeti prvu pobjedu…

Snimke: **CITROËN RACING MEDIA, MOTORSPORT**





FRANCUZ JE USPOSTAVIO DOMINACIJU već nakon nekoliko uvodnih etapa



ZA LOEBA se petak pokazao ključnim danom

Napisao:



IGOR MEDVED

SNIJEG I LED Jedini „pravi“ snježni reli proteklog se vikenda vozio u Švedskoj. Unatoč velikom temperaturnom minusu ni ove godine nije manjkalo navijača, koji su pratili vozače kroz 339-kilometarsku avanturu. Iako je Volkswagen proveo dosta vremena testirajući automobil na rutama ovoga relija, rijetko tko je očekivao trijumf jednog od njihovih vozača. Pogotovo ne Ogiera, kada već u svojim redovima imaju Latvalu koji je dosada ubilježio dva trijumfa na snijegom i ledom okovanim stazama. No, iznenađenja su uvijek moguća, a ovoga puta to nam je zorno dočarao Ogier.

OGIER VEĆ U PETAK STVORIO ZNAČAJNU PREDNOST U četvrtak se vozio samo jedan brzinac i to 1,9 km dugačak super special, na kojem su se održali uvijek zanimljivi dueli. Gledatelji su prisustvovali vrhunskom showu zahvaljujući brojnim spektakularnim skokovima najboljih svjetskih relijaša. Vozači su napravili dva kruga na ledenoj podlozi, a parove su odabrali navijači na Facebook stranici švedskog relija. Sebastien Loeb je u izravnoj bitci pobijedio Ogiera za 2,5 sekunde, a i ukupno je najbrže odradio ovaj ispit. No, petak je bio prvi „ozbiljan“ dan sa sedam etapa na kojima je VW-ov Francuz potpuno dominirao. Nakon čak pet

etapnih pobjeda izgradio je prednost veću od pola minute ispred drugoplasiranoga Loeba, što dokazuje na kakvoj je razini vozio. I sam je bio iznenađen ovim uspjehom, a uvelike mu je pomogla pobjeda u kvalifikacijama dan prije, što mu je omogućilo odabir startne pozicije. Sasvim logično, odlučio je startati sa začelja poretka što mu je značajno išlo na ruku budući da su mu svi vozači čistili put. Takvu mogućnost tijekom petka Loeb nije imao nakon što je u kvalifikacijama završio na tek osmom mjestu. Poslije takvoga dana više je razmišljao kako će braniti drugu poziciju nego se boriti za pobjedu. To razmišljanje vrlo je logično nakon cjelodnevne borbe s Jari-Matti Latvalom (četiri puta su mijenjali pozicije) u kojoj je





LATVALA je na početku vodio veliku bitku s Loebom za drugo mjesto

OSTBERG je svoje šanse za pobjedu izgubio već prije treće etape

IAKO JE VOLKSWAGEN PROVEO DOSTA VREMENA TESTIRAJUĆI AUTOMOBIL NA RUTAMA OVOGA RELIJA, RIJETKO TKO JE OČEKIVAO TRIJUMF JEDNOG OD NJIHOVIH VOZAČA



MIKKO HIRVONEN prije relija glasio za jednoga od favorita za pobjedu, no izlijetanje u duboki snijeg koštalo ga je preko 20 minuta

na kraju dana izvukao mršavu prednost od sekunde i pol. Latvala je tijekom popodneva imao povremenih problema s radijskom vezom te je dio puta morao čak i improvizirati. Ipak, i on i svi u momčadi bili su iznimno zadovoljni odrađenim poslom. Na četvrtom mjestu nalazio se Mads Ostberg kojega su mnogi proglašavali jednim od glavnih favorita za pobjedu. Norvežanin je uspio pobijediti na jednoj etapi, ali problemi s pregrijavanjem motora i kazna od 20 sekundi zbog kašnjenja na kontrolu prije treće etape, uzrokovali su 42 sekunde zaostatka za Ogierom. Da nije bilo svih ovih problema, zasigurno bi prenoćio na drugome mjestu. Na petu poziciju smjestio se Novikov, a sjajan šesti bio je švedski debitant Pontus Tidemand. Ne baš tako sjajni bili su Citroënovi Hirvonen i Sordo koji su uspjeli izletjeti u duboki snijeg, što je posebno koštalo Finca koji zaostajao za prvoplasiranim gotovo 26 minuta!

ŠTETA ZA TIDEMANDA Nakon subotnjih osam etapa Loeb je uspio samo neznatno smanjiti svoj zaostatak za bivšim momčadskim kolegom. I dalje je isticao kako



je loša startna pozicija prethodnoga dana najviše utjecala na Ogierovu ukupnu prednost te kako je do kraja teško bilo što promijeniti. Na treće mjesto probio se Ostberg, ostavivši Latvalu šest sekundi iza svojih leđa. Evgeny Novikov je zadržao petu poziciju stečenu prethodnoga dana, a Neuville je napredovao na šestu. Pontusa Tidemanda zadesio je kvar motora tijekom devete etape tako da nije mogao nastaviti do vrlo izglednih prvih bodova. Na istoj etapi odustati je morao i Matthew Wilson nakon što je izletio sa staze, a isti scenarij zadesio je i Khalida Al-Qassimija u Abu Dhabijevom Citroënu DS3 pred kraj dana.

ODRŽAVANJE PREDNOSTI DO KRAJA

Posljednjega dana relija vozače je očekivalo još 95 snježnih kilometara nakon kojih je prva četvorka zadržala svoje pozicije. Ogier je pobijedio s preko 40 sekundi prednosti ispred Loeba, a uspio je osvojiti i dodatna tri boda nakon slavlja na Power Stageu. Ovom pobjedom upisao se u povijest kao tek drugi ne-Skandinavac koji je trijumfirao u Švedskoj. Ovom pobjedom preuzeo je i uvjerljivo vodstvo u ukupnom poretku budući da Loeb nema šanse konkurirati za naslov. Deveterostruki svjetski prvak može biti zadovoljan osvojenim drugim mjestom budući da takav uspjeh u Švedskoj nije ostvario od 2010. godine. Protekle dvije završavao je na šestoj poziciji. Ostbergov prolazak kroz cilj na trećem mjestu označava i Qatar M-Sportovo prvo pobjedničko postolje. On je u bliskoj bitci uspio pobijediti Latvalu koji je bio vrlo nezadovoljan ovakvim raspletom. Evgeny Novikov bio je glavni gubitnik posljednjega dana nakon što je izletio u snijeg tijekom 20. etape i izgubio mnogo vremena. Prije izlijetanja bio je na čvrstoj petoj poziciji, a ovako je osvojio samo dva boda. Jedan od glavnih favorita za pobjedu, Mikko Hirvonen, završio je reli tek na 17. mjestu, a ni Sordo se nije puno bolje proveo prije nego je odustao dvije etape prije cilja. U klasi WRC 2 pobjedu je odnio Saudijac Yazeed Al-Rajhi u Ford Fiesti RRC, ispred Grondala i Wieganda. Nakon vrlo sadržajne Švedske, slijedi nam Meksiko za nešto manje od mjesec dana, gdje ćemo vidjeti mogu li VW i Ogier nastaviti svoju dominaciju. Spomenut ću samo da Francuz na tom reliju nikada nije bio bolji od trećeg mjesta. ■



SORDO je više puta tijekom relija izlijetao van staze



MLADI RUS EVGENY NOVIKOV bio je najveći tragičar posljednjeg dana relija

REZULTATI ŠVEDSKOG RELIJA (TOP 10)

1.	Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport Polo R WRC	3h11:41.9
2.	Sebastien Loeb	Citroën Total Abu Dhabi WRT DS3 WRC	+41.8
3.	Mads Ostberg	Qatar M-Sport WRT Ford Fiesta RS WRC	+1:24.5
4.	Jari-Matti Latvala	Volkswagen Motorsport Polo R WRC	+1:30.6
5.	Thierry Neuville	Qatar WRT Ford Fiesta RS WRC	+5:06.4
6.	Juho Hanninen	Qatar WRT Ford Fiesta RS WRC	+5:43.1
7.	Martin Prokop	Jipocar Czech National Team Ford Fiesta RS WRC	+11:25.4
8.	Henning Solberg	Ford Fiesta RS WRC	+11:42.7
9.	Evgeny Novikov	Qatar M-Sport WRT Ford Fiesta RS WRC	+13:04.7
10.	Yazeed Al-Rajhi	Ford Fiesta RRC	+16:27.0

UKUPNI POREDAK VOZAČA (TOP 10)

1.	Sebastien Ogier	Volkswagen Motorsport	46
2.	Sebastien Loeb	Citroën Total Abu Dhabi WRT	43
3.	Mads Ostberg	Qatar M-Sport WRT	24
4.	Dani Sordo	Citroën Total Abu Dhabi WRT	15
5.	Jari-Matti Latvala	Volkswagen Motorsport	14
6.	Mikko Hirvonen	Citroën Total Abu Dhabi WRT	12
7.	Martin Prokop	Jipocar Czech National Team	12
8.	Bryan Bouffier	privatni vozač	10
9.	Thierry Neuville	Qatar WRT	10
10.	Juho Hanninen	Qatar WRT	8



NA KRAJU JE OGIER iznenađujuće, ali i potpuno zasluženo slavio prvu pobjedu u sezoni



UKUPNI MOMČADSKI POREDAK

1.	Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team	57
2.	Volkswagen Motorsport	55
3.	Qatar M-Sport World Rally Team	31
4.	Abu Dhabi Citroën Total World Rally Team	15
5.	Lotos WRC Team	12
6.	Qatar World Rally Team	10
7.	Jipocar Czech National Team	8

Fotografije: **ERC**

U stilu sličnom Kopeckovom, Ketomaa je prvim nastupom na ERC-u 2013. srušio konkurenciju, te se tako našao na prvom mjestu ukupnog poretka.

FINAC POKA

Napisao:



BERNARD BENEŠ

DRUGA utrka Europskog reli prvenstva održana je na istoku starog kontinenta, točnije u dva latvijska grada – Liepāji i Ventspilsu. Povorka režećih automobila krenula je iz Liepāje, mjesta koje izlazi na Baltičko more. Nekada ribarsko selo, danas treći najveći grad Latvije, broji 85.000 stanovnika, a može se pohvaliti najstarijim električnim tramvajem na Baltiku i najvećim mehaničkim orguljama na svijetu. Orgulje su zasvirale prvog veljače, što je označilo početak natjecanja. Kroz prva tri brzinca najbolje je plesao Irac Craig Breen. Na odmor je otišao sa 6.4 s prednosti pred Jarijem Ketomaaom, čija leđa je čuvao François Delecour. Uslijedili su Lukyanuk, Švedas i Siim u EVO desetkama, no u Top 10 ušla su i dva domaća vozača – Kisiels te Egle. Posljednji u utrci za bodove nakon odvožena prva tri brzinca bio je Čeh Jan Černý. Delecour je odmah na početku pokazao koliko iskustvo igra ulogu, odabravši mjenjač s kraćim prijenosnim omjerima. Time je dospio do trećeg mjesta na kojem je i završio prvi dan relija. Estonac Siim Plangi zbog mraka je prestravljeno odvezao posljednji brzinac u danu, čime je za Ircem zaostajao gotovo 21 s. U trećem je brzincu Delecour imao pravi filmski scenarij. Vrata njegovog Peugeota nisu se htjela zatvoriti pa je Francuz vodio bitku s vremenom, ali i s ostajanjem u vozilu. U svim desnim zavojima vozio je desnom rukom, lijevom pridržavajući vrata. Nakon spektakularne vožnje francuske legende, uslijedilo je dijeljenje autograma i noćenje.

ISKUSNI Delecour na sve je gledao kroz smijeh





SLJEDEĆE jutro vrijeme je bilo prohladno uz na-



ERC
FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP

LATVIJA





AZAO ZUBE



rančaste zrake sunca, koje se lijeno dizalo obasjavajući predivan krajolik prekriven tankim slojem snijega. Ubrzo je tišinu prekinula jurnjava ERC vozača, posebice nezaustavljivog Breena. Do šestog se brzinca u drugo plasiranog Finca uvukla doza straha. Počeo je vjerovati kako je Irac prebrz i da ga nikako neće moći stići. Razlika se popela na 10.7 s između prve dvojice, 38.5 s je zaostajao Delecour, 43.2 s Lukyanuk, a ostali su bili debelo preko minute iza Craiga. Međutim, šesti brzinac bio je prekretnica relija u Latviji. Ketomaa nije mogao vjerovati koliko je dobro odvezao dionicu, jer je dospio na prvu poziciju sa sekundom prednosti ispred Irca. Osim njega, u šestu brzinu je ubacio i Jan Černý. Čeh se odličnom vožnjom popeo s devetog na šesto mjesto, držeći minimalnu prednost nad Kisielsom u Miniju. U klasi prednje pogonaša vodeće mjesto čvrsto je držao Stéphane Lefebvre. Nakon popodnevne stanke utrka cestama grada



ČEH je ubrzao nakon dvije trećine odvoženih brzinaca, tako da se na kraju našao na četvrtom mjestu

Ventspilsa se nastavila. Latvijski gradić uz sebe veže dosta zanimljivosti. Primjerice, sadrži sedam fontana, ima vlastitu valutu, postoji 723 godine, dok luka istog naziva i na istom području broji okruglih 750, no možda najzanimljiviji dio je sat Carillon koji svaki dan u 12:33:44 i u 00:33:44 proizvodi posebnu melodiju, kako bi izmjerio astronomsko vrijeme grada. Vozači nisu imali vremena za razmišljanje o povijesnim znamenitostima grada, već su im na pameti bile samo cesta i štoperica. Brzo su sjeli na vozačka mjesta, posložili se u kolonu i nestrpljivo čekali daljnji rasplet utrke. Najznačajniji u sedmoj vožnji bio je Rus Lukyanuk. Zaostatak za Delecourom smanjio je na minornu sekundu, čime mu je već debelo puhao za vratom. Kroz sljedeću etapu, natjecatelji na trećem i četvrtom mjestu, su zamijenili pozicije. Ponajviše zbog toga što je Francuzu prijenosni omjer ipak bio prekratak te je često odlazio u blokadu, odnosno gubio na brzini. Breen nije bio zadovoljan svojom vožnjom. Iako ima samo 23 godine, vrlo je ambiciozan, stoga ne čudi da se žesti na samoga sebe. Ipak, odlučio je sabrati glavu i pokušati vratiti prvotnu poziciju. Osim blokade u glavi, imao je i blokadu konačne brzine. Budući da je njegov 207 pogonjen atmosferskim motorom, većinu posljednjih etapa odrađivao je s kazaljkom na samom rubu okretaja.

U SVIM DESNIM ZAVOJIMA VOZIO JE DESNOM RUKOM, LIJEVOM PRIDRŽAVAJUĆI VRATA.

RUSU je nedostajao samo jedan brzinac da dovrši utrku, kada je oštetio automobil i rasuo vrijedne bodove





JARI Ketomaa je cijelu situaciju tiho promatrao, polako se smješkajući pobjedi. Finčeva Fiesta potpomognuta je turbom, što mu je na posljednjim brzincima itekako pomoglo. Do kraja posljednjeg dana nije imao problema te je uz dobre vožnje, malo pomalo osiguravao pobjedu u Latviji. Slično možemo reći i za Irca Breena, koji je zadržao dru-

go mjesto, osvojivši vrijedne bodove za prvenstvo. No, akcije nije nedostajalo. Delecour i Lukyanuk nisu popuštali, tukli su se u stilu pravih muškaraca. Nažalost, Rus je na 14. brzincu pokleknuo. Samo četiri kilometra od cilja oštetio je automobil, iza kojeg se mogla vidjeti lokva ulja. Za njega je utrka završila. Vodeća trojka – Ketomaa, Breen i Delecour – posljednju etapu u nizu odradili su bez žurbe, pazeći na svaku sitnicu. Time su podijelili postolje, važnije, pokupili su najviše bodova. Začuđujuće dobro je odvozio Jan Černý u svojoj Fabiji S2000. Tempo je pojačao negdje oko desetog brzinca, a da nije puštao sve do kraja, govori i osvojeno četvrto mjesto. Bodova su se dočepala i dva Latvijca (Kisiels, Egle), Litvanac Švedas, Estonac Jeets, Ukrajinac Pushkar te još jedan Čeh Orsák. ERC 2WD klasa, također je bila zanimljiva jer je dobar dio utrke vodio mladi Francuz Lefebvre, na što je u 11. vožnji Immonen rekao dosta. Malo pomalo je gradio prednost da bi na kraju trijumfirao s više od minute prednosti. Drugi krug Europskog reli prvenstva u latvijskim gradovima Liepāji i Ventspilsu, donio nam je promjene





ZASLUŽENA pobjeda za Finca



REZULTATI LATVIJSKOG RELIJA

1.	Jari Ketomaa	Ford Fiesta S2000	2h8m15.7s
2.	Craig Breen	Peugeot 207 S2000	+ 31s
3.	François Delecour	Peugeot 207 S2000	+2m47.5s
4.	Jan Černý	ŠKODA Fabia S2000	+3m3.4s
5.	Raimonds Kisiels	MINI John Cooper Works S2000	+5m46.3s
6.	Vytautas Švedas	Mitsubishi Lancer Evo X	+5m55.7s
7.	Aivis Egle	Mitsubishi Lancer Evo X	+7m39.5s
8.	Raul Jeets	Mitsubishi Lancer Evo X	+8m37.6s
9.	Jaroslav Orsák	Mitsubishi Lancer Evo IX	+8m48.9s
10.	Vitaliy Pushkar	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+9m25s

UKUPNI POREDAK VOZAČA

1.	Jari Ketomaa	38
2.	Jan Kopecký	39
3.	François Delecour	32
4.	Bryan Bouffier	31
5.	Craig Breen	30
6.	Raimund Baumschlager	23
7.	Václav Pech	20
8.	Jan Černý	20
9.	Beppo Harrach	16
10.	Raimonds Kisiels	12



VOZAČI su isprobali i latvijske narodne nošnje

u ukupnom poretku. Zahvaljujući specijalnim etapama, Finac Ketomaa preskočio je Kopeckog za jedan bod. Treće i četvrto mjesto okupirali su Francuzi, a na peto se katapultirao mladi Breen.

ZIMSKE utrke su iza nas. Vozači se počinju pripremati za okupaciju Španjolske. Zaželjeli su se vrućih dana, užarenog asfalta i beskrajnog gripa. To će pronaći na događaju naziva Rally Islas Canarias El Corte Inglés, koji će biti održan od 21. do 23. ožujka. 2013. godine. Želimo im sreću i što manje kvarova! ■

TAJNOVI

Napisao:



IGOR MEDVED

Na španjolskoj stazi 23 vozača odradilo je prva predsezonska testiranja...

Snimke: **AUSMOTIVE, F1FANATIC**



TI JEREZ





WILLIAMSOVI vozači jedini su vozili prošlogodišnji bolid

PRILAGODBA NA NOVE BOLIDE Kako to obično biva na prvim predsezonskim testiranjima, malo se toga otkrije, a puno više nagađa. Kroz četiri dana svaka je momčad prešla gomilu kilometara (Sauber gotovo 2.000 km) kako bi se njihovi vozači priviknuli na nove bolide te inženjeri bili u mogućnosti napraviti nove modifikacije nakon prikupljanja podataka. Većina momčadi je predstavila svoje bolide neposredno prije početka testiranja, a i dalje se ne zna čiji je automobil najviše napredovao, odnosno tko je bio glavni genijalac. Kada bi se išli kladiti sigurno bi većina ljudi svoj novac stavila na Adriana Neweya, no nikad se ne zna. Ipak, činjenica je da su svi otišli barem korak naprijed.

U SAUBERU SU PAK UČINILI NAJREVOLUCIONARNIJU PROMJENU, BAREM ŠTO SE TIČE VANJSKOG IZGLEDA. BOLID JE VIDLJIVO UŽI, TAKO DA JE BIO VELIK POSAO SMJESTITI SVE KOMPONENTE U OVAKVU ŠASIJU



MERCEDES je bila momčad koja je plijenila možda čak i najviše pažnje

MASSA NAJBRŽI Tehničke regulacije nisu se uvelike promijenile u odnosu na prošlu sezonu. Najveća novost je povećanje mase jednoga seta guma za dva kilograma tako da je inženjerima primarna zadaća bila kompenzirati masu cijeloga bolida za jednako toliko. To je malo promijenilo distribuciju mase bolida pa je ključ svega bilo pronaći optimalni balans. Rezultati postavljeni na Jerezu zaista su manje bitni budući da trenutno ne ukazuju ni na što. Najbrže vrijeme nakon četverodnevnog testiranja postavio je Felipe Massa, ali na super-mekanim gumama i vjerojatno praznim rezervoarom. Bilo bi naivno izvlačiti ikakve zaključke iz ovog vremena kruga, koje sigurno nije loše za Brazilčevo samopouzdanje. Njegov momčadski kolega Fernando Alonso jedini je vozač koji se nije pojavio na ovom testiranju. Malo iznenađuje ova odluka Ferrarija, pogotovo jer su na novom bolidu napravljene brojne preinake u odnosu na prošlu sezonu te je svaki odvezeni krug u ovoj fazi veoma dragocjen. Umjesto vožnje, Španjolac obavlja kondicijske pripreme u Dubaiju, a pojavile su se i glasine da liječi ozljedu rebra navodno zadobivenu tijekom karting utrke prošloga mjeseca. Bez obzira na to koji su navodi točni, Massa je imao prilike dobro testirati novi bolid, a pohvalio je

balans stražnjeg dijela bolida čiju se aerodinamiku posebno dotjerivalo u Maranellu tijekom zime.

NEWEYEVA „EVOLUCIJA“ Iz Red Bulla uporno ponavljaju kako je novi RB9 samo evolucija prošlogodišnjeg automobila i kako su za njih najveća promjena nove Pirellijeve gume. Koliko im je za vjerovati tek ćemo vidjeti, a trenutno se može utvrditi da se na Jerezu bolid pokazao vrlo pouzdanim - dakle čini da su odstranili glavnu boljku. Jedina Neweyeva veća dvojba jest ugradnja pasivnog DRS sustava, kojega RB9 trenutno još nema. Bez obzira na tu dvojbu, mogli su vrlo zadovoljni otići iz Jereza budući da su Mark Webber i aktualni svjetski prvak Sebastian Vettel vozili na konstantno visokoj razini iz dana u dan, iako to krajnja vremena baš i ne govore. McLaren također tjera istu priču o evoluciji prošlogodišnjeg bolida, no realno, MP4-28 je potpuno novi bolid. Nos je poprilično podignut, a i ovjes je totalno promijenjen što se prevelike promjene samo za „evoluciju“. Momčad može biti zadovoljna Buttonom, no Perez baš i nije oduševio u svojim premijernim krugovima za novu momčad. Imat će prilike popraviti se do početka sezone, ali ostaje pitanje još od potpisa ugovora - hoće li imati dovoljno vremena. Lotus je prvi predstavio svoj bolid E21 i nakon testiranja se čini da će i ove sezone biti vrlo konkurentni. Räikkönen i Grosjean konstantno su bili u vrhu poretka, a izgleda kako je njihov bolid trenutno najspremniji za novu sezonu. Za krajnje vrhunske rezultate sigurno će i ove sezone glavni problem biti manji proračun u odnosu na najbogatije momčadi.



LOTUSOV BOLID pokazao se najspremnijim za sezonu u ovoj fazi priprema



ČINI SE KAKO JE RED BULL riješio problem s pouzdanošću

REZULTATI TESTIRANJA NA JEREZU

1.	Felipe Massa	Ferrari	1:17.879	227 krugova
2.	Kimi Raikkonen	Lotus	1:18.148	123 kruga
3.	Jules Bianchi	Force India	1:18.175	56 krugova
4.	Romain Grosjean	Lotus	1:18.218	149 krugova
5.	Sebastian Vettel	Red Bull	1:18.565	198 krugova
6.	Esteban Gutierrez	Sauber	1:18.669	252 kruga
7.	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	1:18.760	177 krugova
8.	Nico Rosberg	Mercedes	1:18.766	162 kruga
9.	Jenson Button	McLaren	1:18.861	120 krugova
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	1:18.905	160 krugova
11.	Sergio Perez	McLaren	1:18.944	179 krugova
12.	Paul di Resta	Force India	1:19.003	240 krugova
13.	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	1:19.134	153 kruga
14.	James Rossiter	Force India	1:19.303	61 krug
15.	Mark Webber	Red Bull	1:19.338	174 krugova
16.	Nico Hulkenberg	Sauber	1:19.502	178 krugova
17.	Valtteri Bottas	Williams	1:19.851	178 krugova *
18.	Pedro de la Rosa	Ferrari	1:20.316	51 krug
19.	Pastor Maldonado	Williams	1:20.693	155 krugova *
20.	Charles Pic	Caterham	1:21.105	166 krugova
21.	Luiz Razia	Marussia	1:21.226	113 krugova
22.	Max Chilton	Marussia	1:21.269	107 krugova
23.	Giedo van der Garde	Caterham	1:21.311	152 kruga

* Koristili prošlogodišnji bolid

DNO PORETKA OSTAT ĆE ISTO Od ostalih, najviše pažnje plijenio je novi Mercedes, odnosno novi vozač u njemu, naravno Lewis Hamilton. Prva dva dana Jereza sigurno im nisu ostala u dobrom sjećanju, nakon što je Rosbergu otkazala elektronika što je uzrokovalo požar na bolidu, a Hamiltonu otkazale stražnje kočnice zbog čega se zaletio u zaštitnu ogradu. Ostala dva dana prošla su puno bolje za ovaj dvojac te izgleda kako će ovosezonski F1 W04 biti mnogo konkurentniji od prošlosezonskoga automobila. To baš i nije teško za ostvariti obzirom na budžet. U Sauberu su pak učinili najrevolucionarniju promjenu, barem što se tiče vanjskog izgleda. Bolid je vidljivo uži, tako da je bio velik posao smjestiti sve komponente u ovakvu šasiju. Cilj ovoga poteza jest poboljšati aerodinamiku, a to bi im se trebalo najviše valorizirati na ravnim dijelovima staze. Force Indija također se pokazala brzom, a glavna novost iz njihovih redova jest nova šasija. Toro Rosso se nada boljem plasmanu nego prošle godine, a Williams ne treba trenutno ni spominjati budući da su vozili u prošlogodišnjem bolidu. Jedino što se sa sigurnošću može utvrditi nakon Jereza jest činjenica da će vozači Caterhama i Marussije i dalje biti na dnu poretka. ■

AUDI KOMPLET



Napisao: IGOR MEDVED

ODLAZAK RAHEL FREY Prošlogodišnji viceprvaci odlučili su zadržati gotovo istu vozačku postavu za predstojeću sezonu, a jedina promjena je odlazak Rahel Frey čije je mjesto popunio Jamie Green. Švicarka će svoju karijeru nastaviti u GT seriji, no i dalje sa znakom četiri prstena na svojem kombinezonu. Ovakvom kadrovskom križaljkom najsretniji je zasigurno 23-godišnji Španjolac Miguel Molina čija je budućnost u DTM-u bila pod velikim upitnikom. Još prije nekoliko tjedana iz Audija su dolazile najave kako za Molinu vjerojatno neće biti mjesta u novoj sezoni, ali promjena pravila za njega se ispostavila spasonosnom.

ZADRŽALI MOLINU Naime, nakon što se nedavno pojavila vijest o ukidanju treninga koji se dosada vozio petkom, odlučili su kako je pametnije zadržati iskusnijeg vozača negoli posezati za uslugama početnika. „DTM vikend je reduciran na dva dana i pronalazak savršenog set-upa za utrku u tako kratkom vremenu pokazat će se iznimno važnim za konačan uspjeh.“, izjavio je šef Audijevog motorsporta, Wolfgang Ullrich. Ovo će Molini biti već četvrta sezona u DTM-u, a na njegovu žalost iz godine u godinu osvajao je sve manje bodova. Prošle je samo dva puta završio utrku





RAHEL FREY se (privremeno) oprostila od DTM-a i svoje karijeru će nastaviti u GT seriji

…OSMORICA AUDIJEVIH VOZAČA PRIJAVLJENIH ZA NOVU SEZONU IMAJU OSVOJENE VEĆ ČETIRI TITULE PRVAKA, 34 POBJEDE I 39 POLE POZICIJA, ŠTO IH ČINI USPJEŠNIJOM POSTAVOM U ODNOSU NA BMW-OVU I MERCEDES-BENZOVU



PREDSTAVLJANJE AUDIJA A5 DTM za novu sezonu dogodilo se u Moskvi

IRAO POSTAVU

Snimke: QUATTROWORLD



BMW OBJAVIO PAROVE ZA 2013.



Osam vozača preraspoređeno je u četiri momčadi, a većih promjena u odnosu na prošlu sezonu nije bilo. Mjesta su zamijenili jedino Andy Priaulx i Joey Hand, a novi vozači Timo Glock i Marco Wittmann dobili su novu momčad BMW Team MTEK. Svim vozačima predstoje brojni testovi te zajedničke fitness pripreme u Viareggiu.

unutar top 10 vozača te mu je ova sezona vjerojatno posljednja za dokazivanje.

NAJUSPJEŠNIJA POSTAVA Ukoliko vas zanima gruba statistika, osmorica Audijevih vozača prijavljenih za novu sezonu imaju osvojene već četiri titule prvaka, 34 pobjede i 39 pole pozicija, što ih čini uspješnijom postavom u odnosu na BMW-ovu i Mercedes-Benzovu. U svojim redovima imaju dvostruke prvake ove touring serije, Mattiasa Ekströma i Timu Scheidera, pobjednika Le Mansa Mikea Rockenfellera, osvajača Race of Champions iz 2010. Filipea Albuquerquea te sjajnog Jamie Greena i Edoarda Mortaru koji su prošle sezone zajedno ostvarili tri pobjede. Uz već spomenutog Molinu, tu je i mladi 21.-godišnji Adrien Tambay koji je u pretposljednjoj utrci prošle godine u Valenciji osvojio drugo mjesto u svojoj rookie sezoni. Definitivno su okupili kvalitetne vozače s kojima žele ostvariti vrhunske rezultate.





MLADI ŠPANJOLAC MOLINA dugo je „visio", no ipak dobio posljednje mjesto u Audiju

PREDSTAVLJANJE NA CRVENOM TRGU Također, vrijedi istaknuti kako su prije nekoliko dana predstavili svoj A5 DTM u Moskvi, gradu u kojem će se voziti i utrka 4. kolovoza. Jedino je Audi odabrao prijestolnicu Rusije za premijerno predstavljanje automobila, što i ne čudi obzirom na važnost ovoga tržišta za brend. U toj državi zabilježen je porast prodaje Audijevih vozila za 44% u odnosu na 2011. godinu, a probojem DTM-a nadaju se još boljim brojkama u 2013. Sa sportske strane priče, viđen je velik entuzijazam Rusa za ovo natjecanje te je postavljanje Moskve u kalendar vrhunski potez glavnih ljudi DTM-a.



Multimedija

POVEĆALO! UDALJENE, MALE OBJEKTE UČINIT ĆE VELIKIMA.





NIKON P520

BLIZU, BLIŽE, NAJBLIŽE

Ludnica u situaciji tko može bolje, ili kako je u narodu uvriježeno – 'Čiji je veći' se nastavlja. Pomalo ekstremne mogućnosti zumiranja posaju uobičajena pojava u svijetu fotoaparata. Pa ni Nikon nije ostao imun na tu situaciju. Iza imena P520 skriva se uređaj koji se nalazi taman na prijelazu od kompakta prema SLR-u. A specifikacije su ponešto druga priča. Optički zum od sitnih 42x, kroz njega svijet oko sebe promatra 18-megapikselni CMOS senzor opremljen naprednom stabilizacijom slike. Koja mora biti stvarno dobra u svom poslu jer pri tolikom zumu i mali pokret izgleda kao da se nalazite u epicentru srednjeg prema jakog potresa. Da bi dokazao da je namjenjen i korisnicima SLR-a, jer dimenzijama je bliži kompaktima, tu je i mogućnost korištenja manualnih postavki. Ako je to uopće pokazatelj SLR svijeta, sada većina kompakata (konačno) nudi mogućnosti manualne kontrole. Uz to, prema standardima proizvodne grane i zahtjeva tržišta, tu je i mogućnost snimanja videa u full HD rezoluciji. I potencijalno škakljiva mogućnost, naravno u ovisnosti za što koristite uređaj, praćenje putem GPS-a, ako slučajno zaboravite gdje ste koju fotografiju snimili. Popularnost HDR-a raste zadnjih nekoliko godina pa sve više, čemu ni ovaj nije iznimka, uređaja ima mogućnost automatskog snimnja HDR-a. U slučaju P520 on nastaje kombiniranjem dvaju fotografija različitih postavki koje aparat snima. Ako ste pak naklonjeniji makro snimanju, fokusiranje je moguće na udaljenostima većim od 1 cm. Da bi mogućnosti snimanja bile potpune, tu je i za čudne kutove snimanja bita zakretni ekran. On se također može podićiti dijagonalom od 3.2 inča i rezolucijom od 921.000 piksela. No da se vratimo na detalj s početka priče, ako vas zanima koliko je to ustvari 42x zum – od 24 mm do suludih 1000 mm. A detalj optičkog zuma, da dodamo i to za svaki slučaj. Kao što i samo ime kaže, optički elementi, leće, su odgovorne za povećanje. Dok digitalni zum, koji je često dodatna opcija, fotografiju na maksimalnom optičkom zumu doslovce povećava. Na način da fotografiju »razvlači« da bi popunio kadar pri čemu dolazi do rapidnog pada u kvaliteti. Uređaj je svakako zanimljiva opcija ukoliko razmišljate o nabavci nečeg malo boljeg od kompakta. I u prilog mu ide što dolazi u tri boje – crnoj, srebrnoj i crvenoj.





SITNO BROJIM...

GRESSO CRUISER

Ne mogu da stojim fraza je poznata iz doba JNA. E pa u ovom slučaju, istinita je samo druga polovica. Gresso Cruiser je mobilni telefon u rangu s razvikanijim i poznatijim Vertuom, uz malu razliku, na ovome nema kristalića i aplikacija plemenitih metala, a ne, samo komad titanija. Poliranog doduše u nekoliko stupnjeva, a ni količine samog uređaja nisu pretjerane, 555 komada po modelu. I da budemo precizni, postoje tri modela pri čemu postoji i varijacija cijene ovisno o modelu. Da budemo iskreni, nakon cijene malo smo zanemarili detalje o specifikacijama. Uglavnom za komad titanija koji glumi telefon treba izdvojiti od 1800 do 2500$. Ne može se poreći da izgleda dobro, nije čak ni pretežak, 116 g za uređaj dimenzija 112 x 46 x 12 mm. I to je prihvatljivo, sam operativni sustav možda manje, Symbian. Nije pretjerano impresivno s obzirom na cijenu, zar ne? A razlike među modelima, žao nam je, nismo se uspjeli natjerati da ponovno posjetimo stranicu proizvođača, specifikacije su naime tik uz cijenu. Ali ako otkrijete u čemu je razlika tri modela u ponudi, javite nam.



ŠIROKI A TANKI

OLYMPUS SMART

Olympus je predstavio dva nova člana Smart obitelji, radi se o kompaktima koji pokušavaju srušiti mit o lošoj kvaliteti fotoaparata niske cijene. Posebice se to odnosi na model VG-180 koji dolazi opremljen 16-megapikselnim CCD senzorom i kreativnim filtrima te možda najvažnijom funkcijom na kompaktnom aparatu, iAuto. iAuto je funkcija pri kojoj svu brigu oko dobre fotografije prepuštate aparatu, on procjenjuje koje su postavke najbolje za situaciju koju snimate. A da bi objasnili naslov ovog teksta treba spomenuti objektiv i dimanzije samog uređaja, na to se naime odnose riječi široko i tanko. Objektiv je širokokutan i počinje na 26 mm što uz 5x zum vodi do 130 mm. A što se pak priče o tankom tiče, debljina tijela je 21 mm dok je masa 122 g. A u te dimenzije i masu uspjeli su ugurati i 2.7-inčni LCD i ponešto boje za samo tijelo aparata. Nije u maniri Henry Forda da možete dobiti u svakoj boji ako je ona crna, ovdje uz crnu dobivate i mogućnost crvene. «Veći» brat imena VR-370 opremljen je istim senzorom i iAuto funkcijom no u svijet gleda na drugačiji način. Njegov pogled kreće na većoj širini, na 24 mm a s obzirom na sitnicu od 12.5x zuma završava na 300 mm. Da razlike ne bi stale na tome, tu je i mogućnost snimanja HD video zapisa kao i 3.0-inčni LCD. Kako govorimo o boljem modelu, tako je i stabilizacija slike bolja, a na raspolaganju vam je i jedan kreativni filtar više no kod modela VG-180. S time da su filtri kod VR-370 primjenjivi i na video i na fotografiju dok su kod VG-180 primjenjivi samo na fotografije. Dio o širini smo spomenuli, a što se debljine samog uređaja tiče, ona je stala na 28.3 mm. Valja napomenuti da je tijelo uređaja izrađeno od metala i da dolazi s malo širom paletom boja, birajte između crne, srebrne, crvene ili plave.



BUDŽETIRANJE

ASUS MEMO PAD

Poplava tableta u zadnje vrijeme karakteristična je po borbi tko će ugurati bolju tehnologiju u minijaturno tijelo. Asus se svojim MeMo Padom odlučio na drugačiji pristup, širu dostupnost putem niže cijene, ili tako barem tvrde (trenutno se cijene kreću u domeni 150$). Uglavnom radi se o 7-inčnom tabletu pogonjenom Android operativnim sustavom. Najave tvrde da baterija koja se nalazi u 358 g teškom tijelu debljine 11.2 mm može izdržati 7 sati rada. Sami ekran rezolucije je 1024 x 600 piksela što u kombinaciji s procesorom koji kuca na 1 GHz i radnom memorijom od 1GB i nije neka specifikacija za kojom će korisnici poludjeti, ipak nije toliko jeftin. Popularnost cloud rješenja vidljiva je i ovdje, dobivate 5 GB prostora, a možete i proširiti memoriju putem Micro SD kartice. Možda najveći bonus, prema sadašnjim saznanjima su boje i dizajn poleđine. Izbor je moguć između bijele, sive i crvene boje dok je poleđina zanimljive teksture koja se vjerujemo dobro bori protiv klizanja uređaja iz ruke a Asus je naziva uzorkom dijamanta. Krenuli su u zanimljivom smjeru, izvedba im možda i nije toliko briljantna no nije fer kuditi dok se ne zna stvarna cijena za naše tržište, a ni koliko dobro ili loše uređaj funkcionira.



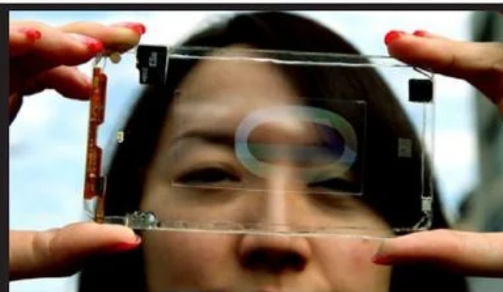
ZADNJI BASTIONI PADAJU

GOOGLE MAPS





Nije direktno vezano uz tehniku no bitan je detalj, počelo je mapiranje teritorije Sjeverne Koreje. Manje je bitno njenim stanovnicima s obzirom da je broj korisnika interneta, pa malo je reći mizeran, prema nekim statistikama radi se o broju ponešto manjem od 1000 korisnika. Veća je to vijest za ostatak svijeta, Google je dokazao da je svemoguć (što svi već neko vrijeme pretpostavljamo) a i pojavila se mogućnost da više ljudi barem vidi kako izgleda ta država. Vize su brojčano ograničene, uvjeti posjeta strogi, a ne treba ni zanemariti ni troškove. Ovako možete pogledati kao izgleda Pyongyang a da ne morate ustati iz vlastite stolice. Suludi avanturizam, zar ne?



POLYTRON PROTOTIP

BUDUĆI SMARTPHONE

Tajvanska tvrtka koja je specijalizirana za rad sa smart glass panelima predstavila je više ideju no prototip telefona. Koji bi doslovno mogao zadovoljiti mađioničarsku situaciju sad me vidiš, sad me ne vidiš. Donedavno su ovakve ideje bile rezervirane za filmove znanstvene fantastike no prema optimističnim najavama iz Polytrona do kraja godine bi možda mogli ugledati prototip. Prema ideji, iznad SD kartice vidljive na slici trebala bi doći i ona druga kartica, imena Sim. Ako nas pitate, i nije loša ideja, smanjuje se broj «rupa» u tijelu uređaja a i vizualna komponenta takvog smještaja nije za zanemariti. Na slici su i vidljive dvije male baterije, bez brige, toliko nisu dobri u unaprjeđivanju tehnologije. One su tu samo kako bi pokazale da ekran, ukoliko ga se tako može nazvati, radi. I ovako je uređaj zanimljiv i inovativan, da ga uspiju natjerati da troši tako malo struje. Bojimo se da je to nemoguće. U objavi se nalazi i poprilična količina kompliciranih tehničkih izraza koji objašnjavaju kako uređaj postaje proziran iz mliječno bijelog kada je ugašen no bojimo se da je to iznad naših mogućnosti shvaćanja tehnologije. Ono što je bitno est da izgleda zanimljivo i daje na razmišljanje, kakva nas sve tehnička unaprjeđenja u budućnosti očekuju... Ako vas zanima kako uređaj izgleda, pogledajte filmić koji je snimila ekipa mobilegeeks.com, a ako pak vladate znanjima istočnjačkih jezika i narječja, postoje još neki filnići, uploadani čak od strane Polytrona.



Urednik: MARKO PECOTIĆ

NTT AudioLab 106



Kako opisati ovaj zvučnik? Izgleda kao da je došao iz svemira s namjerom da istrijebi ljudsku rasu. Ili možda kao zvučnik koji je stvoren da plaši malu djecu ili da otjera lopove koji vam provaljuju u kuću. Ovo je najmanji i najjeftiniji model ovog kalifornijskog proizvođača, po ustroju 2-sistemski monitor koji stoji na zvučničkom stalku, a namijenjen je postavljanju u manje sobe.
Cijena ovog plašitelja djece i lopova: 15.000 USD.



VIVID Giya G1



Vivid je južnoafrički proizvođač, a ove zvučnike je dizajnirao Laurence Dickie, poznat po dizajnu britanskog Bowers & Wilkins Nautilus zvučnika. Izgleda kao lifestyle zvučnike, a zvuk bi – prema dostupnim recenzijama – trebao biti jedan od apsolutno ponajboljih. Po ustroju je 4-sistemski zvučnik s 5 aluminijskih zvučničkih jedinica. Kabinet je izrađen u jednom dijelu, iz kalupa, i to od materijala koji je sličan staklenim vlaknima, a proizvođač kaže da je kabinet proizveden po tehnologiji koja je vrlo slična proizvodnji trkačih brodova ili trkačih automobila.
Cijena: 65.000 USD

NEOBIČNI ZVUČNICI - treći dio

KAD DIZAJNERI 'SKRENU'...

Ne dopustite da vas u svijetu dobrog zvuka ništa ne iznenadi...

Navikli ste da svi zvučnici izgledaju više manje isto? Pravokutna drvena kutija, u pravilu crne boje, jedna zvučnička jedinica gore, druga dolje... E, pa ne mora uvijek biti tako. S ovim člankom nastavljamo serijal neobičnih zvučnika.

VIV AUDIO LAB EVANUI SIGNATURE



Top model ovog japanskog ezoteričnog proizvođača. Izgledom podsjeća na dvije velike drvene vaze za cvijeće ili možda na dva velika vanzemaljska stvorenja, a zvuk bi – prema riječima proizvođača – trebao svakom slušatelju pružiti poseban zvučni doživljaj. Kabinet je izrađen od čak 63 slojeva šperploče, a u zvučnik je ugrađena samo jedna magnezijska zvučnička jedinica promjera svega 3 inča, a koju odlikuju masla masa i niska rezonancija.
Cijena: 60.000 USD

STUDIO ELECTRIC Type 2



Još jedan mali i ezoterični američki proizvođač. Ovaj model je po ustroju 3-sistemac s 2.5" visokotoncem, 6.5" srednjetoncem i 8" bas jedinicom koja se nalazi u podnožju aluminijskog stalka.
Vaši su za 16.500 USD.

moto IQ magazin

PREDSTAVLJANJA NOVITETI


PRVI TEST NA SEPANGU


MOVEO E-SCOOTER

POTVRĐENA SERIJSKA PROIZVODNJA

Suzuki GSX-R1000 K6 Bubblegun

BAD BIKES



Granpasso 1200 Travel Yellow

MOTO MARINI



DUCATI 1199 PANIGALE SUPERBIKE ZA SBK

Službeno je objavljeno, novi 1199 Panigale za superbike klasu za predstojeću SBK sezonu stajat će više 1.026.000 kuna. Nemojte se tresti kad ovo čujete, ipak je riječ o motociklu namijenjenom isključivo za superbike utrke i nije ga moguće cestovno registrirati. Svejedno, ovo je samo potvrda da moto sport nije među jeftinijima.



POTVRĐENA SERIJSKA PROIZVODNJA

Od naših susjeda stiže serijski spreman električni skuter Moveo...



MOVEO E-SCOOTER

MAĐARSKA neprofitna udruga Antro Grupa razvila je električni skuter kojeg upravo žele pustiti u serijsku proizvodnju. Međutim to nije bilo tako jednostavno kao što možda zvuči na prvu. Čak pet godina trebalo je Mađarima da dizajniraju, usavrše i u konačnici razviju Moveo kakvog danas možemo vidjeti na fotografijama. Sada ostaje samo pitanje pronalaska investitora za finaliziranje tog projekta, koji će pokriti enormne troškove legalizacije i brendiranja novog proizvoda. Moveo koristi dva elektromotora, svaki smješten na jednom kotaču koji u konačnici omogućuju brzinu od 45 km/h, uz autonomiju do 35 km. Najzanimljiviji detalj ipak nije mobilnost, već izuzetna praktičnost. Naime, kad dođete do željene destinacije, Moveo se jednostavno 'sklopi' u kofer i dalje ga vučete za sobom. Po nekim predviđanjima, cijena ovakvog skutera kretala bi se između 20.000 i 25.000 kuna.





KAO KOFER Kad stignete na odredište, nema potrebe da ga ostavljate bez nadzora. Moveo se jednostavno sklapa i vuče za sobom

SADA OSTAJE SAMO PITANJE PRONALASKA INVESTITORA ZA FINALIZIRANJE TOG PROJEKTA, KOJI ĆE POKRITI ENORMNE TROŠKOVE LEGALIZACIJE I BRENDIRANJA NOVOG PROIZVODA

VOZIO 238 KM/H, NA STRAŽNJEM KOTAČU!

Ograničenje brzine je 90 km/h, u francuskoj pokrajini Loiret, no to nije zasmetalo motociklistu koji je svoju zvjerku podigao na stražnji kotač pri brzini od nerealnih 238 km/h. Činjenica da nije doživio nesreću je iznenađujuća, a još više, vjerujemo, bio je iznenađen sam akter kad je na kućnu adresu dobio kaznu. Uhvatila ga je kamera! Na kraju se saznalo da je dotična osoba već izgubila vozačku dozvolu zbog, pogađate, prebrze vožnje...





KUPNJOM specijalnog modela Travel Yellow dobijete više od samog motocikla, a ujedno prođete jeftinije



MOTO MARINI

Granpasso 1200 Travel Yellow



TALIJANSKA tvrtka Moto Marini oživjela je poslovanje i odmah na tržište izbacila specijalnu seriju modela Granpasso 1200. Naziva Travel Yellow, riječ je o jeftinijem modelu standardnog Granpassa 1200 koji će vas stajati 95.000 kuna. Podsjetimo, za original je bilo potrebno izdvojiti oko 110.000 kuna. Ako izdvojite tu svotu novca, Talijani na vašu adresu dostavljaju Machine Components kit sastavljen od narančastog laka, bočnih putnih torbi, grijanih ručica na upravljaču i agregat prelakiran u crnu boju. Kupac će također biti bogatiji za Human Components kit koji donosi Granpasso majicu, vodootpornu jaknu, i posebni model ručnog sata Moto Morini Black Reno. Talijani su zaista na sve mislili, moramo ih voljeti...

Suzuki GSX-R1000 K6 Bubblegun

BAD BIKES



STREETFIGHTER stil je nešto posebno kod ljubitelja 'customa'. Ovaj je nastao na bazi Suzukijevog GSX-a, a na prvu osvaja upadljivom plavom bojom. Ekipa koja stoji iza ovog projekta dolazi iz njemačkog Bad Bikesa. Konačni izgled je vrlo agresivan i može poslužiti za plašenje male djece u sumrak. Da bi nastao, Nijemci su sa Suzukija skinuli tvornički oklop i prednje svjetlo, a u zamjenu postavili minimalne zaštite agregata, novi rep straga i modificirane blatobrane, ali nije sve stalo na estetici. Promijenjeno je i hidrauličko kvačilo i stavljen drugi ispušni sustav. Ovo je motocikl po našem ukusu!





MOTOCIKLISTI ODRADILI

Najbrže vrijeme na kraju svakoga dana postavljao je Dani Pedrosa…

Snimke: **MOTOGP**

Napisao:



IGOR MEDVED

DVIJE MOMČADI NA VRHU Iako je svaki od tri testna dana završavao na prvome mjestu, postavljena vremena Daniju Pedrosi ne znače baš previše. Čovjek je apsolutni pobjednik prvih ovosezonskih testiranja, ali svjestan je kao i svi, da ta vremena nisu u potpunosti relevantan pokazatelj brzine budući da je poanta dobiti osjećaj za novi motocikl i pokušati ga još dodatno unaprijediti. No ipak, iz krugova odvezenih na Sepangu možemo izvući neke zaključke. A glavni je taj da će u novoj sezoni najveće šanse za pobjedu imati motociklisti Repsol Honde i Yamahine tvorničke momčadi. Oni su zauzeli vodeće četiri pozicije na kraju svakoga dana, s time da su jedinu donekle ozbiljnu konkurenciju imali u Calu Crutchlowu. Sve navijače Valentina Rossija i općenito ljubitelje ovoga sporta vjerojatno je zanimala samo jedna stvar- hoće li „The Doctor“ biti konkurentan? Nakon Sepanga svima je definitivno jasno da hoće.



MARQUEZ IZNENADIO No, vratimo se još malo na čovjeka koji je odnio „pobjedu“. Prošlogodišnji viceprvak Dani Pedrosa može itekako biti zadovoljan nakon prve runde testiranja. Iz dana u dan bio je sve brži, a na kraju je ostavio iza svojih leđa aktualnog svjetskog prvaka Jorgea Lorenza za 0,329 sekunde. Najviše ga je zadovoljila činjenica da je odmah dobio onaj pravi osjećaj za motocikl, što je i dokazao postignutim rezultatima. Cilj testiranja bilo je isprobati nove Bridgestonove gume te balans motocikla koji je zbog novih pravila 3 kilograma teži u odnosu na prošlu sezonu. Zbog toga, posebnu pažnju posvetio je načinu kočenja prilikom ulaska u zavoje, a smatra da tu ima još prostora za popravak. Bilo kako bilo, to će do po-

PRVI TEST NA SEPANGU

četka sezone biti dovedeno do savršenstva, a sljedeće testove može čekati s osmjehom na licu. Njegov novi momčadski kolega Marc Marquez (rookie u MotoGP seriji) bio je prava senzacija na Sepangu. Od samoga početka pokazao je da se brzo privikao na motocikl jače klase i kako će već ove godine pripadati samome vrhu. Bio je sve konzistentniji kako su dani odmicali, a u popodnevnom programu trećega dana odradio je i svoju prvu simulaciju utrke. U Repsol Hondi su nedvojbeno napravili odličan potez angažiravši ga, unatoč njegovoj mladosti.

ROSSI PONOVNO PRI VRHU Branitelj naslova Jorge Lorenzo bio je drugi najbrži vozač u Maleziji ukoliko samo gledamo top krugove. Međutim, posljednjega dana testiranja odradio je simulaciju utrke u kojoj je radio izvrsna vremena. Bio je osjetno brži od Marqueza te pokazao kako je spreman raditi strašno brze krugove u seriji. Posebno je bio zadovoljan novom šasijom zbog koje je motocikl bio brži u zavojima u odnosu na prošlogodišnju verziju. Drugom vozaču Yamahe, Valentinu Rossiju, pao je veliki kamen s leđa. Nakon dvije loše sezone u Ducatiju i on sam je imao dvojbi po pitanju svoje brzine. No, na kraju je završio na trećem mjestu zaostavši samo 0,113 sekunde za Lorenzom, što ga je učinilo vrlo sretnim. Rossi je također utvrdio kako je novi motocikl nešto brži od dosadašnjega te je zadovoljan iskorakom kojeg su napravili Yamahini inženjeri.



LORENZO je imao drugo najbrže vrijeme, no simulacija utrke koju je ostavio za kraj testiranja nije nikoga ostavila ravnodušnom

VALENTINO ROSSI je ponovno dobio u ruke motocikl kojim će ciljati na pobjede

DUCATI DALEKO OD VRHA Od ostatka društva, posebno dobar bio je Cal Crutchlow na još jednom YZR-M1, ali u vlasništu momčadi Monster Yamaha Tech 3. Na kraju se opasno približio Marquezu, a bio je i najbrži vozač iz nekog ne-tvorničkog tima. On je, kao i Pedrosa, najviše pažnje usmjerio na poboljšanja motocikla prilikom ulaska u zavoj, odnosno tražio je način kako što manje proklizavati. Pokazao je da ima brzinu u jednome krugu, a treba vidjeti kako će proći na prvoj simulaciji utrke. Ducatijevi će pak vozači, i u ovoj sezoni biti daleko od vrha. Zaostaci od preko dvije sekunde za Pedrosom nipošto nisu zadovoljili momčad, a Hayden i Dovizioso znaju da su potrebna velika poboljšanja na motociklu za koje je već sad prekasno. Značajno je još spomenuti da je Aleix Espargaro sva tri dana bio najbrži motociklist na CRT-u. ■



MARQUEZ je nakon pada odvezao najbrži krug i pokazao da nema nikakvog straha od nove klase

REZULTATI TRODNEVNOG TESTIRANJA (TOP 10)

1.	Dani Pedrosa	Repsol Honda (RC213V)	2:00.100 (3.dan)
2.	Jorge Lorenzo	Yamaha (YZR-M1)	2:00.429 (3.dan)
3.	Valentino Rossi	Yamaha (YZR-M1)	2:00.542 (3.dan)
4.	Marc Marquez	Repsol Honda (RC213V)	2:00.636 (3.dan)
5.	Cal Crutchlow	Yamaha Tech 3 (YZR-M1)	2:00.734 (3.dan)
6.	Stefan Bradl	LCR Honda MotoGP (RC213V)	2:01.003 (3.dan)
7.	Alvaro Bautista	Honda Gresini (RC213V)	2:01.502 (3.dan)
8.	Bradley Smith	Yamaha Tech 3 (YZR-M1)	2:01.931 (2.dan)
9.	Nicky Hayden	Ducati (GP13)	2:02.110 (2.dan)
10.	Andrea Dovizioso	Ducati (GP13)	2:02.277 (3.dan)



ALEIX ESPARGARO je bio najbrži u konkurenciji CRT-ova, ali zaostatak za Pedrosom je i dalje ogromne dvije i pol sekunde po krugu

auto IQ magazin



ČITAJTE NAS I NA ANDROIDU!